

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

15^e Législature

QUESTIONS

remises à la présidence de l'Assemblée nationale

RÉPONSES

des ministres aux questions écrites



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SITE OFFICIEL DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

www.assemblee-nationale.fr

Sommaire

1. Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai de deux mois	8747
2. Liste des questions écrites signalées	8750
3. Questions écrites (du n° 42996 au n° 43146 inclus)	8751
<i>Index alphabétique des auteurs de questions</i>	8751
<i>Index analytique des questions posées</i>	8755
Premier ministre	8763
Agriculture et alimentation	8763
Armées	8766
Autonomie	8767
Biodiversité	8768
Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales	8768
Comptes publics	8770
Culture	8771
Économie, finances et relance	8772
Éducation nationale, jeunesse et sports	8782
Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances	8783
Enseignement supérieur, recherche et innovation	8784
Europe et affaires étrangères	8784
Insertion	8786
Intérieur	8786
Justice	8790
Logement	8791
Mémoire et anciens combattants	8792
Outre-mer	8793
Personnes handicapées	8794
Porte-parole du Gouvernement	8795
Retraites et santé au travail	8795
Solidarités et santé	8796
Sports	8807

Tourisme, Français de l'étranger, francophonie, petites et moyennes entreprises	8808
Transformation et fonction publiques	8808
Transition écologique	8809
Transition numérique et communications électroniques	8812
Transports	8812
Travail, emploi et insertion	8815
Ville	8815
4. Réponses des ministres aux questions écrites	8817
<i>Liste des réponses aux questions écrites signalées</i>	8817
<i>Index alphabétique des députés ayant obtenu une ou plusieurs réponses</i>	8818
<i>Index analytique des questions ayant reçu une réponse</i>	8823
Premier ministre	8829
Agriculture et alimentation	8830
Biodiversité	8842
Comptes publics	8846
Culture	8848
Industrie	8849
Justice	8854
Mémoire et anciens combattants	8858
Outre-mer	8859
Personnes handicapées	8860
Solidarités et santé	8865
Transports	8873

1. Liste de rappel des questions écrites

publiées au Journal officiel n° 41 A.N. (Q.) du mardi 12 octobre 2021 (n°s 41729 à 41912) auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai de deux mois.

AFFAIRES EUROPÉENNES

N° 41898 Mme Marie-Noëlle Battistel.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

N°s 41729 David Habib ; 41730 Mme Florence Morlighem ; 41731 Thibault Bazin ; 41732 Didier Martin ; 41733 Mme Emmanuelle Anthoine ; 41734 Éric Woerth ; 41753 Jean-Jacques Gaultier ; 41757 Mme Christine Pires Beaune ; 41768 Philippe Gosselin ; 41773 André Villiers ; 41774 Mme Chantal Jourdan ; 41776 Marc Delatte ; 41857 Mme Josiane Corneloup.

ARMÉES

N°s 41762 Nicolas Dupont-Aignan ; 41763 Nicolas Dupont-Aignan ; 41764 Nicolas Dupont-Aignan ; 41845 Alain David.

AUTONOMIE

N°s 41836 Mme Patricia Lemoine ; 41875 Mme Josiane Corneloup ; 41878 Mme Marie-Noëlle Battistel.

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

N°s 41755 Jean-Marie Sermier ; 41758 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41912 Jean-Michel Jacques.

COMPTES PUBLICS

N°s 41771 Mme Brigitte Kuster ; 41800 Mme Émilie Bonnivard ; 41864 Mme Anne Blanc ; 41880 Mme Christine Pires Beaune.

CULTURE

N°s 41737 Olivier Damaisin ; 41851 Mme Christine Pires Beaune.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

N°s 41747 Didier Le Gac ; 41749 Mme Virginie Duby-Muller ; 41750 Mme Christelle Petex-Levet ; 41751 Jean-Paul Mattei ; 41756 Mme Muriel Roques-Étienne ; 41759 Dino Cinieri ; 41784 Jean-Jacques Gaultier ; 41788 Mme Sophie Panonacle ; 41797 Mme Bénédicte Taurine ; 41799 Didier Le Gac ; 41801 Jean-Paul Lecoq ; 41832 Jean-Hugues Ratenon ; 41850 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41895 Mme Agnès Firmin Le Bodo ; 41896 Laurent Garcia ; 41897 Mme Stéphanie Kerbarh ; 41903 Philippe Bolo.

ÉDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

N°s 41778 Mme Christine Pires Beaune ; 41779 Éric Woerth ; 41780 David Habib ; 41781 Olivier Falorni ; 41782 Yves Hemedinger.

ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES, DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

N° 41785 Mme Christine Pires Beaune.

ENFANCE ET FAMILLES

N° 41777 Mme Christine Pires Beaune.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

N° 41783 Christophe Euzet.

EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

N°s 41738 Michel Zumkeller ; 41830 Mme Marine Le Pen ; 41831 Jean-Luc Mélenchon ; 41846 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41847 Jérôme Lambert ; 41848 Mme Bérengère Poletti ; 41849 Guillaume Garot.

INTÉRIEUR

N°s 41748 Mme Josiane Corneloup ; 41770 François Jolivet ; 41798 Mme Brigitte Kuster ; 41844 Mme Florence Granjus ; 41891 Fabien Matras.

JUSTICE

N°s 41786 Mme Laurianne Rossi ; 41787 Christophe Euzet ; 41802 Michel Vialay.

LOGEMENT

N°s 41803 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41833 Jean-Hugues Ratenon.

PERSONNES HANDICAPÉES

N° 41838 Mme Patricia Lemoine.

RETRAITES ET SANTÉ AU TRAVAIL

N°s 41881 Mme Véronique Riotton ; 41882 Mme Sophie Mette.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

N°s 41742 Mme Jeanine Dubié ; 41743 Adrien Morenas ; 41744 Mme Christine Pires Beaune ; 41745 Mme Marine Brenier ; 41746 Mme Nathalie Sarles ; 41765 Stéphane Testé ; 41766 Michel Zumkeller ; 41767 Mme Émilie Bonnard ; 41769 Christophe Euzet ; 41789 Victor Habert-Dassault ; 41791 Damien Pichereau ; 41792 Jean-Louis Thiériot ; 41793 Guillaume Garot ; 41794 Boris Vallaud ; 41804 Mme Marine Brenier ; 41805 Mme Myriane Houplain ; 41806 Mme Edith Audibert ; 41807 Didier Martin ; 41808 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41809 Hugues Renson ; 41810 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41811 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41812 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41813 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41814 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41815 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41816 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41817 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41818 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41819 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41820 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 41821 Michel Lauzzana ; 41822 Mme Laurianne Rossi ; 41823 Mme Laurianne Rossi ; 41824 Mme Valérie Petit ; 41825 Mme Sophie Beaudouin-Hubiere ; 41826 Mme Patricia Lemoine ; 41827 Jean-Michel Mis ; 41828 Julien Dive ; 41837 David Habib ; 41839 Mme Sophie Panonacle ; 41841 Didier Martin ; 41842 Christophe Euzet ; 41843 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41852 Jean-Jacques Gaultier ; 41853 Mme Charlotte Parmentier-Lecocq ; 41854 Bernard Brochand ; 41855 David Habib ; 41856 Pierre Dharréville ; 41858 Didier Quentin ; 41859 Mme Isabelle Santiago ; 41860 Mme Christine Pires Beaune ; 41862 Fabien Di Filippo ; 41863 Mme Emmanuelle Anthoine ; 41865 Hubert Wulfranc ; 41866 Jean-Michel Jacques ; 41867 Mme Isabelle Santiago ; 41868 Jean Lassalle ; 41869 Alain David ; 41870 Alain David ; 41871 Didier Quentin ; 41872 Mme Florence Lasserre ; 41873 Mme Marie-Noëlle Battistel ; 41874 Mme Bénédicte Taurine ; 41877 Jean-Hugues Ratenon ; 41886 Jean-Paul Lecoq ; 41887 Mme Bérengère Poletti ; 41888 Mme Bérengère Poletti ; 41889 Yannick Favennec-Bécot ; 41890 Mme

Bérengère Poletti ; 41893 Philippe Gosselin ; 41894 David Habib ; 41905 Jean-Claude Bouchet ; 41906 Nicolas Dupont-Aignan ; 41907 Mme Josiane Corneloup ; 41908 Mme Frédérique Tuffnell ; 41909 Michel Herbillon ; 41910 Éric Pauget ; 41911 Pierre Vatin.

TOURISME, FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER, FRANCOPHONIE, PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

N° 41775 Mme Christine Pires Beaune.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

N° 41795 Régis Juanico.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

N°s 41754 Éric Woerth ; 41772 Christophe Jerretie.

TRANSITION NUMÉRIQUE ET COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

N° 41829 Robin Reda.

TRANSPORTS

N°s 41892 Jean-Charles Larsonneur ; 41902 Xavier Roseren.

TRAVAIL, EMPLOI ET INSERTION

N°s 41741 Éric Woerth ; 41761 Bernard Perrut ; 41796 Philippe Gosselin ; 41879 Mme Christine Pires Beaune ; 41883 Xavier Batut ; 41904 Mme Laurianne Rossi.

2. Liste des questions écrites signalées

*Questions écrites auxquelles une réponse doit être apportée au plus tard
le jeudi 23 décembre 2021*

N^{os} 32234 de M. Antoine Savignat ; 37418 de M. Pierre-Henri Dumont ; 38300 de Mme Stéphanie Kerbarh ; 40043 de M. Jean-Paul Dufrègne ; 40741 de M. Xavier Paluszkiwicz ; 40769 de M. André Villiers ; 40864 de M. Pascal Brindeau ; 40929 de M. Benjamin Dirx ; 40938 de M. Benjamin Dirx ; 41618 de M. Jean-Luc Mélenchon ; 41673 de Mme Caroline Fiat ; 41691 de Mme Nathalie Porte ; 41841 de M. Didier Martin ; 41844 de Mme Florence Granjus ; 41864 de Mme Anne Blanc ; 41881 de Mme Véronique Riotton ; 41904 de Mme Laurianne Rossi.

3. Questions écrites

INDEX ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS DE QUESTIONS

A

Abad (Damien) : 43003, Justice (p. 8790).

Acquaviva (Jean-Félix) : 43026, Économie, finances et relance (p. 8774) ; 43065, Économie, finances et relance (p. 8777).

Anthoine (Emmanuelle) Mme : 43001, Agriculture et alimentation (p. 8763) ; 43114, Solidarités et santé (p. 8803).

B

Batho (Delphine) Mme : 43034, Transition écologique (p. 8810) ; 43093, Personnes handicapées (p. 8794).

Batut (Xavier) : 43094, Solidarités et santé (p. 8799).

Bazin (Thibault) : 43050, Autonomie (p. 8767) ; 43121, Solidarités et santé (p. 8805).

Bazin-Malgras (Valérie) Mme : 43074, Transition écologique (p. 8811) ; 43089, Autonomie (p. 8767).

Beaudouin-Hubiere (Sophie) Mme : 42998, Transition écologique (p. 8809) ; 42999, Transition écologique (p. 8809) ; 43044, Transition écologique (p. 8811).

Benoit (Thierry) : 43005, Mémoire et anciens combattants (p. 8792).

Berta (Philippe) : 43095, Économie, finances et relance (p. 8779).

Blanchet (Christophe) : 43029, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 8768).

Bonnivard (Émilie) Mme : 43009, Économie, finances et relance (p. 8772).

Bony (Jean-Yves) : 43023, Économie, finances et relance (p. 8773) ; 43036, Justice (p. 8790).

Bourgeaux (Jean-Luc) : 43008, Armées (p. 8766).

Brenier (Marine) Mme : 43053, Transformation et fonction publiques (p. 8808).

Brun (Fabrice) : 43080, Insertion (p. 8786).

Buchou (Stéphane) : 43111, Solidarités et santé (p. 8802) ; 43135, Sports (p. 8807).

Bureau-Bonnard (Carole) Mme : 43129, Justice (p. 8790).

C

Cazarian (Danièle) Mme : 43113, Solidarités et santé (p. 8802).

Charvier (Fannette) Mme : 43030, Transports (p. 8813).

Chassaigne (André) : 43010, Solidarités et santé (p. 8796) ; 43125, Retraites et santé au travail (p. 8795) ; 43146, Transports (p. 8814).

Colboc (Fabienne) Mme : 43049, Économie, finances et relance (p. 8775) ; 43124, Solidarités et santé (p. 8806).

Colombani (Paul-André) : 43025, Tourisme, Français de l'étranger, francophonie, petites et moyennes entreprises (p. 8808).

D

Degois (Typhanie) Mme : 43122, Solidarités et santé (p. 8806).

Descœur (Vincent) : 43047, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 8782) ; 43070, Solidarités et santé (p. 8799) ; 43115, Solidarités et santé (p. 8803) ; 43126, Solidarités et santé (p. 8807) ; 43136, Économie, finances et relance (p. 8780).

Dombrevail (Loïc) : 43007, Agriculture et alimentation (p. 8764) ; 43040, Agriculture et alimentation (p. 8765).

Dufeu (Audrey) Mme : 43055, Retraites et santé au travail (p. 8795) ; 43107, Transports (p. 8813).

Dumas (Françoise) Mme : 43103, Économie, finances et relance (p. 8780).

Dumont (Pierre-Henri) : 43022, Agriculture et alimentation (p. 8764) ; 43117, Solidarités et santé (p. 8804).

E

Euzet (Christophe) : 43063, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 8769) ; 43079, Transition numérique et communications électroniques (p. 8812).

Evrard (José) : 43130, Intérieur (p. 8788).

F

Falorni (Olivier) : 43045, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 8782) ; 43062, Économie, finances et relance (p. 8777).

Favennec-Bécot (Yannick) : 43017, Économie, finances et relance (p. 8773) ; 43061, Économie, finances et relance (p. 8776).

Fiat (Caroline) Mme : 43098, Solidarités et santé (p. 8800) ; 43127, Solidarités et santé (p. 8807).

G

Gérard (Raphaël) : 43037, Agriculture et alimentation (p. 8765) ; 43043, Transports (p. 8813) ; 43105, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 8783).

Girardin (Éric) : 43116, Solidarités et santé (p. 8804).

Gomez-Bassac (Valérie) Mme : 43052, Solidarités et santé (p. 8797).

H

Hemedinger (Yves) : 43112, Solidarités et santé (p. 8802).

Hennion (Christine) Mme : 43137, Économie, finances et relance (p. 8780).

Herbillon (Michel) : 43033, Logement (p. 8791).

Hetzel (Patrick) : 43057, Économie, finances et relance (p. 8775) ; 43128, Solidarités et santé (p. 8807).

Houlié (Sacha) : 43028, Économie, finances et relance (p. 8774).

Houplain (Myriane) Mme : 43118, Solidarités et santé (p. 8804).

J

Jacques (Jean-Michel) : 43039, Intérieur (p. 8787).

Joncour (Bruno) : 43096, Solidarités et santé (p. 8800).

Julien-Laferrière (Hubert) : 43071, Intérieur (p. 8787).

K

Kamardine (Mansour) : 43082, Outre-mer (p. 8793) ; 43083, Solidarités et santé (p. 8799) ; 43085, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 8770) ; 43087, Outre-mer (p. 8793).

Kokouendo (Rodrigue) : 43110, Solidarités et santé (p. 8802).

Krimi (Sonia) Mme : 43104, Culture (p. 8772).

Kuster (Brigitte) Mme : 43078, Intérieur (p. 8788).

L

Labaronne (Daniel) : 43015, Économie, finances et relance (p. 8773).

Lagarde (Jean-Christophe) : 43019, Logement (p. 8791).

Lainé (Fabien) : 43072, Logement (p. 8792).

Le Gac (Didier) : 43092, Personnes handicapées (p. 8794).

Le Grip (Constance) Mme : 43081, Europe et affaires étrangères (p. 8785).

Le Meur (Annaïg) Mme : 43042, Transition écologique (p. 8811).

Le Peih (Nicole) Mme : 43069, Solidarités et santé (p. 8798).

Lebon (Karine) Mme : 43086, Économie, finances et relance (p. 8779).

Lemoine (Patricia) Mme : 43144, Comptes publics (p. 8770).

Lorho (Marie-France) Mme : 43076, Solidarités et santé (p. 8799) ; 43084, Outre-mer (p. 8793) ; 43088, Culture (p. 8771).

Luquet (Aude) Mme : 43132, Intérieur (p. 8789).

l

la Verpillière (Charles de) : 43014, Économie, finances et relance (p. 8772).

M

Magnier (Lise) Mme : 43075, Logement (p. 8792).

Marilossian (Jacques) : 43018, Logement (p. 8791) ; 43099, Europe et affaires étrangères (p. 8785).

Matras (Fabien) : 43064, Comptes publics (p. 8770) ; 43073, Ville (p. 8815).

Meizonnet (Nicolas) : 43139, Europe et affaires étrangères (p. 8785).

Mendes (Ludovic) : 43058, Europe et affaires étrangères (p. 8784).

Minot (Maxime) : 42996, Solidarités et santé (p. 8796) ; 43060, Économie, finances et relance (p. 8776).

Mis (Jean-Michel) : 43077, Économie, finances et relance (p. 8778).

N

Nadot (Sébastien) : 43100, Biodiversité (p. 8768) ; 43101, Transition écologique (p. 8812) ; 43102, Culture (p. 8771).

Naegelen (Christophe) : 43123, Solidarités et santé (p. 8806).

P

Paluszkievicz (Xavier) : 43106, Solidarités et santé (p. 8801).

Perrut (Bernard) : 43000, Transition écologique (p. 8810) ; 43046, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 8782).

Pichereau (Damien) : 43011, Personnes handicapées (p. 8794) ; 43013, Solidarités et santé (p. 8797) ; 43109, Solidarités et santé (p. 8801).

Pires Beaune (Christine) Mme : 43021, Transition écologique (p. 8810).

Poletti (Bérengère) Mme : 43038, Intérieur (p. 8787).

Poulliat (Éric) : 43133, Intérieur (p. 8789).

Pujol (Catherine) Mme : 43002, Premier ministre (p. 8763) ; 43138, Économie, finances et relance (p. 8780).

Q

Quentin (Didier) : 43145, Économie, finances et relance (p. 8781).

Questel (Bruno) : 43097, Solidarités et santé (p. 8800).

R

Rabault (Valérie) Mme : 43048, Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 8784).

Ramadier (Alain) : 43059, Économie, finances et relance (p. 8776).

Reda (Robin) : 42997, Intérieur (p. 8786) ; 43006, Agriculture et alimentation (p. 8764) ; 43035, Intérieur (p. 8787) ; 43051, Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances (p. 8783) ; 43131, Intérieur (p. 8788) ; 43140, Transports (p. 8813) ; 43141, Transports (p. 8814).

Rixain (Marie-Pierre) Mme : 43012, Solidarités et santé (p. 8796).

Rudigoz (Thomas) : 43031, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 8769).

Ruffin (François) : 43067, Économie, finances et relance (p. 8778).

S

Serre (Nathalie) Mme : 43143, Économie, finances et relance (p. 8781).

T

Testé (Stéphane) : 43020, Logement (p. 8791).

Touraine (Jean-Louis) : 43032, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 8769).

Trompille (Stéphane) : 43041, Agriculture et alimentation (p. 8765).

V

Valentin (Isabelle) Mme : 43108, Solidarités et santé (p. 8801).

Vallaud (Boris) : 43004, Armées (p. 8766) ; 43024, Économie, finances et relance (p. 8774) ; 43054, Travail, emploi et insertion (p. 8815) ; 43066, Économie, finances et relance (p. 8777) ; 43090, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 8783).

Vanceunebrock (Laurence) Mme : 43016, Économie, finances et relance (p. 8773) ; 43027, Tourisme, Français de l'étranger, francophonie, petites et moyennes entreprises (p. 8808).

Vatin (Pierre) : 43119, Solidarités et santé (p. 8805) ; 43134, Intérieur (p. 8789).

Viry (Stéphane) : 43068, Autonomie (p. 8767).

W

Warsmann (Jean-Luc) : 43056, Travail, emploi et insertion (p. 8815) ; 43091, Autonomie (p. 8768) ; 43120, Solidarités et santé (p. 8805) ; 43142, Travail, emploi et insertion (p. 8815).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

A

Accidents du travail et maladies professionnelles

Covid longue et maladie professionnelle, 42996 (p. 8796).

Administration

Numérisation des prises de rendez-vous pour les titres de séjour, 42997 (p. 8786).

Agriculture

Contrôles de l'Office français de la biodiversité, 42998 (p. 8809) ;

Hausse du coût des engrais azotés, 42999 (p. 8809) ;

Impact de la loi AGEF sur la filière légumière, 43000 (p. 8810) ;

Réformes réglementaires que subissent les pépinières viticoles, 43001 (p. 8763).

Agroalimentaire

Campagne anti-foie gras menée par plusieurs municipalités écologistes, 43002 (p. 8763).

Aide aux victimes

Situation des CIDFF, 43003 (p. 8790).

Anciens combattants et victimes de guerre

Attribution de la demi - part fiscale aux veuves d'anciens combattants, 43004 (p. 8766) ;

Demande de reconnaissance pour les pupilles de la Nation, 43005 (p. 8792).

Animaux

Déploiement d'un plan de lutte contre la maltraitance des animaux de compagnie, 43006 (p. 8764) ;

Rapport pour la création d'un réseau de fourrières pour animaux de rente, 43007 (p. 8764).

Armes

Vente de 80 avions de combat Rafale - Impacts financiers, 43008 (p. 8766).

Associations et fondations

Subventions aux associations du fait de l'inflation des fluides, 43009 (p. 8772).

Assurance complémentaire

Résiliations contrat décès/invalidité totale motif application article L. 111-2, 43010 (p. 8796).

Assurance invalidité décès

Calcul du salaire de référence pour le versement d'une pension d'invalidité, 43011 (p. 8794).

Assurance maladie maternité

Deuil périnatal, 43012 (p. 8796) ;

Remboursement des consultations en psychologie, 43013 (p. 8797).

B**Banques et établissements financiers**

- Produits d'assurance-vie - Fiscalité et rendement, 43014* (p. 8772) ;
Système de « caution » des distributeurs automatiques d'essence, 43015 (p. 8773).

Bâtiment et travaux publics

- Augmentation du carburant, 43016* (p. 8773) ;
BTP -Energie et carburants - Mesures alternatives au GNR, 43017 (p. 8773).

Baux

- Charges de gardiennage des locataires, 43018* (p. 8791) ;
Charges récupérables - PAVE, 43019 (p. 8791) ;
Récupération des charges locatives, 43020 (p. 8791) ;
Répercussion du Chèque énergie sur les charges locatives à caractère énergétique, 43021 (p. 8810).

Bois et forêts

- Exportation du bois français en Chine, 43022* (p. 8764).

C**Chambres consulaires**

- Chambres des métiers et de l'artisanat, 43023* (p. 8773) ;
Garantie individuelle du pouvoir d'achat, 43024 (p. 8774) ;
Versement de la GIPA aux personnels des chambres des métiers et de l'artisanat, 43025 (p. 8808) ;
43026 (p. 8774) ;
Versement GIPA, 43027 (p. 8808).

Collectivités territoriales

- Conditions préalables à la création d'une SEMOP par des collectivités, 43028* (p. 8774) ;
Utilisation de portion de la DETR pour travaux de voirie, 43029 (p. 8768).

Communes

- Entretien des abords d'infrastructures de transport appartenant à l'Etat, 43030* (p. 8813) ;
Evolution de la loi PML pour garantir l'expression des CICA, 43031 (p. 8769) ;
Fonctionnement des CICA dans les arrondissements de Paris, Lyon et Marseille, 43032 (p. 8769).

Copropriété

- Assemblées générales de copropriétaires, 43033* (p. 8791).

Cours d'eau, étangs et lacs

- Gestion de l'eau dans le Marais poitevin, 43034* (p. 8810).

Crimes, délits et contraventions

- Informations sur la mise en œuvre de l'amende forfaitaire délictuelle, 43035* (p. 8787).

D**Déchéances et incapacités**

Mandataires judiciaires à la protection des majeurs, 43036 (p. 8790).

E**Eau et assainissement**

Projet de création de système de rétention d'eau en Charente-Maritime, 43037 (p. 8765).

Élections et référendums

Radiation des jeunes adultes des listes électorales, 43038 (p. 8787) ;

Simplification des listes de validité des bulletins de vote d'une élection, 43039 (p. 8787).

Élevage

Interdiction abattage des femelles gestantes au dernier tiers de leur gestation, 43040 (p. 8765) ;

Virus influenza - Volaille de Bresse, 43041 (p. 8765).

Énergie et carburants

Afficheurs déportés pour les usagers de compteur Linky atteints d'illectronisme, 43042 (p. 8811) ;

Déploiement de bornes électriques en Charente-Maritime, 43043 (p. 8813) ;

Exonération de la TICPE pour les agriculteurs, 43044 (p. 8811).

Enseignement

Appréciation d'un critère environnemental dans les mutations des enseignants, 43045 (p. 8782) ;

Lutte contre la glossophobie chez les jeunes, 43046 (p. 8782) ;

Prime aux personnels exerçant dans les établissements en éducation prioritaire, 43047 (p. 8782).

Enseignement supérieur

Droit à la poursuite d'études, 43048 (p. 8784).

Entreprises

Extension du plafond exceptionnel d'exonération aux cadeaux d'affaires, 43049 (p. 8775).

Établissements de santé

Ehpad - décalage de dotation, 43050 (p. 8767).

F**Femmes**

Gestion par les services sociaux des femmes victimes de violences conjugales, 43051 (p. 8783).

Fonction publique hospitalière

Loi Rist - écarts de rémunérations entre les carrières médicales, 43052 (p. 8797).

Fonction publique territoriale

Diplôme permettant l'accès au concours d'ingénieur territorial, 43053 (p. 8808).

Fonctionnaires et agents publics

Compte personnel de formation dans l'éducation nationale, 43054 (p. 8815) ;

La santé au travail dans la fonction publique, 43055 (p. 8795).

Formation professionnelle et apprentissage

Intégration des GEIQ dans le plan pour la formation et la qualification, 43056 (p. 8815).

Français de l'étranger

Situation fiscale des enseignants français du lycée franco-hellénique d'Athènes, 43057 (p. 8775).

Frontaliers

Cofinancement Commission européenne - programme EURES-transfrontalier, 43058 (p. 8784).

H

Hôtellerie et restauration

Aide aux traiteurs, restaurateurs et professionnels de l'événementiel, 43059 (p. 8776).

I

Impôt sur le revenu

Différence de traitement pour le crédit d'impôt sur la dépendance, 43060 (p. 8776).

Impôts et taxes

BTP - énergie et carburants - mesures alternatives au GNR, 43061 (p. 8776).

Impôts locaux

Dispositif de perception de la taxe d'aménagement, 43062 (p. 8777) ;

Exonération de la taxe ordures ménagères - propriétés ne générant pas de déchets, 43063 (p. 8769) ;

Modification de la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement, 43064 (p. 8770) ;

Nouvelles modalités de perception de la taxe d'aménagement, 43065 (p. 8777) ;

Taxe d'aménagement, 43066 (p. 8777).

Industrie

SCOP des ex-MBF, stratège ou actionnaire, l'État doit agir pour la fonderie, 43067 (p. 8778).

Institutions sociales et médico sociales

Absence de revalorisation salariale du secteur privé des services à la personne, 43068 (p. 8767) ;

Difficultés de recrutement dans le secteur du handicap privé non lucratif, 43069 (p. 8798) ;

Recrutement dans le secteur de la prise en charge des personnes vulnérables, 43070 (p. 8799).

Internet

Inflation des arnaques par courriel et hausse de la cybercriminalité, 43071 (p. 8787).

L**Logement**

Habitat intergénérationnel, 43072 (p. 8792) ;

Répartition des charges pour l'isolation d'un bien non conforme à la location, 43073 (p. 8815).

Logement : aides et prêts

Arnaques à la rénovation énergétique, 43074 (p. 8811) ;

Définition du logement collectif, 43075 (p. 8792).

M**Mort et décès**

Lutte contre la désertion des accompagnements des personnes en fin de vie, 43076 (p. 8799).

Moyens de paiement

Pallier les conséquences juridiques de la « Ley Bitcoin », 43077 (p. 8778).

N**Nuisances**

Gyrophares des véhicules de cabinet, 43078 (p. 8788).

Numérique

Attribution éventuelle de l'hébergement de données sensibles aux JO de Paris, 43079 (p. 8812) ;

Mesures contre l'« illectronisme », 43080 (p. 8786).

O**Organisations internationales**

Vote de la France en faveur de la résolution concernant Jérusalem, 43081 (p. 8785).

Outre-mer

Bilan de mise en œuvre du fonds mahorais de développement institué en 2011, 43082 (p. 8793) ;

Complémentaire santé solidaire à Mayotte, 43083 (p. 8799) ;

Conséquences du referendum du 12 décembre 2021 relatif à l'indépendance, 43084 (p. 8793) ;

Financement de l'État pour la gestion de l'eau et des déchets à Mayotte 2018-20, 43085 (p. 8770) ;

Répression des fraudes - BIEC - La Réunion, 43086 (p. 8779) ;

Suite donnée à Mayotte aux recommandations de la commission d'enquête sur l'eau, 43087 (p. 8793).

P**Patrimoine culturel**

Cession du patrimoine historique à des investisseurs étrangers, 43088 (p. 8771).

Personnes handicapées

- AAH et accès au parc locatif privé*, 43089 (p. 8767) ;
AESH / PIAL, 43090 (p. 8783) ;
Déconjugalisation de l'AAH, 43091 (p. 8768) ;
Ports de plaisance - accessibilité des personnes en situation de handicap, 43092 (p. 8794) ;
Prestation de compensation du handicap (PCH), 43093 (p. 8794) ;
Reconnaissance des enfants et adultes atteints de troubles « dys », 43094 (p. 8799).

Pharmacie et médicaments

- Industrie vétérinaire*, 43095 (p. 8779) ;
Remboursement des anti-CGRP contre les migraines sévères, 43096 (p. 8800) ;
Traitement anti-covid, 43097 (p. 8800) ;
Vaccination - information, approvisionnement et respect du libre choix, 43098 (p. 8800).

Politique extérieure

- Commission internationale sur les discriminations religieuses en Inde*, 43099 (p. 8785) ;
Menace de marée noire du pétrolier SAFER échoué au large du Yémen, 43100 (p. 8768) ;
Situation du patrimoine naturel de l'île de Socotra au Yémen, 43101 (p. 8812) ;
Situation préoccupante du patrimoine culturel de Marib au Yémen, 43102 (p. 8771).

Presse et livres

- Pénurie de papier - Imprimeurs*, 43103 (p. 8780) ;
Situation des correspondants locaux de presse - Aides Covid, 43104 (p. 8772).

Produits dangereux

- Désamiantage des écoles*, 43105 (p. 8783).

Professions de santé

- Activité des centres de santé dentaires*, 43106 (p. 8801) ;
Attractivité du métier d'ambulancier, 43107 (p. 8813) ;
Disparition des orthophonistes des lieux de soins pluridisciplinaires, 43108 (p. 8801) ;
Financement des mesures de revalorisation salariale des sages femmes, 43109 (p. 8801) ;
Octroi du statut d'AMPA aux infirmiers anesthésistes diplômés d'État (IADE), 43110 (p. 8802) ;
Professionnels du secteur de la prestation de santé à domicile, 43111 (p. 8802) ;
Reconnaissance de la profession des infirmiers anesthésistes diplômés d'État, 43112 (p. 8802) ;
Remboursement des soins psychologiques, 43113 (p. 8802) ;
Rémunération des personnels soignants participant à la campagne de vaccination, 43114 (p. 8803) ;
Revalorisation de la prise en charge des aînés par les infirmiers libéraux, 43115 (p. 8803) ;
Revalorisation des honoraires des orthophonistes salariés, 43116 (p. 8804) ;
Revalorisation du tarif déplacement des infirmiers, 43117 (p. 8804) ;
Situation des ambulanciers SMUR et hospitaliers, 43118 (p. 8804) ;

Situation des orthophonistes, 43119 (p. 8805) ;
Situation des soignants non vaccinés, 43120 (p. 8805) ;
Zonages ARS, 43121 (p. 8805).

Professions et activités sociales

Reconnaissance du métier de conseil conjugal et familial, 43122 (p. 8806) ;
Séjour de la santé - section privée, 43123 (p. 8806) ;
Statut des conseillers conjugaux et familiaux, 43124 (p. 8806).

R

Retraites : régime agricole

Modalités application loi n° 2020-839 du 3 juillet 2020 revalorisation retraites, 43125 (p. 8795).

S

Sang et organes humains

Revendications des personnels de l'EFS, 43126 (p. 8807).

Santé

Délai d'activation du pass sanitaire après la 3e dose, 43127 (p. 8807) ;
Réutilisation des masques chirurgicaux, 43128 (p. 8807).

Sécurité des biens et des personnes

Contrôle judiciaire : informatiser la procédure du pointage pour être efficace, 43129 (p. 8790) ;
La menace de mort politique est-elle de retour ?, 43130 (p. 8788) ;
Moyens pour la lutte contre les rodéos motorisés, 43131 (p. 8788).

Sécurité routière

Augmentation du nombre de conducteurs sans permis, 43132 (p. 8789) ;
Enlèvement de véhicules en stationnement gênant avec animal de compagnie, 43133 (p. 8789) ;
Voitures-radar, 43134 (p. 8789).

Sports

Situation des fédérations sportives, 43135 (p. 8807).

T

Taxe sur la valeur ajoutée

Abaissements taux de TVA sur les « produits covid », 43136 (p. 8780) ;
Taux sur les produits contre la propagation de la covid, 43137 (p. 8780).

Tourisme et loisirs

Sur la fermeture des discothèques dans le contexte de la crise sanitaire, 43138 (p. 8780).

Transports aériens

Accord ciel ouvert avec le Qatar : attention au risque de concurrence déloyale !, 43139 (p. 8785).

Transports urbains

Prolongation de la ligne 14 du métro à Morangis, 43140 (p. 8813) ;

Trottinettes électriques : renforcement de la sécurité, 43141 (p. 8814).

Travail

Indemnité de licenciement, 43142 (p. 8815).

Travailleurs indépendants et autoentrepreneurs

Utilisation du statut d'auto-entrepreneur dans le domaine des travaux publics, 43143 (p. 8781).

U

Urbanisme

Conséquences de la réforme de la taxe d'aménagement pour les ressources des CAUE, 43144 (p. 8770) ;

Les inquiétudes des élus et des présidents des CAUE, 43145 (p. 8781).

V

Voirie

La gestion du trafic de l'autoroute A 89 lors d'épisodes neigeux, 43146 (p. 8814).

Questions écrites

PREMIER MINISTRE

Agroalimentaire

Campagne anti-foie gras menée par plusieurs municipalités écologistes

43002. – 14 décembre 2021. – **Mme Catherine Pujol** interroge **M. le Premier ministre** sur le bannissement du foie gras des réceptions officielles dans plusieurs grandes villes françaises. Cette semaine, la municipalité écologiste de Lyon a confirmé une décision de 2020 consistant à ne plus servir de foie gras lors des événements officiels, buffets et réceptions. Cette décision fait suite à celle de la mairie de Strasbourg qui avait déclaré en 2020 que le foie gras ne sera plus servi à l'avenir lors des événements officiels. Les mêmes décisions ont récemment été prises dans plusieurs communes administrées par les écologistes comme Villeurbanne ou Grenoble. L'association Peta à l'origine d'une pétition appelant à faire pression sur les municipalités pour faire interdire le foie gras de toute réception officielle, prône l'arrêt de l'élevage et diabolise toute une filière agricole. La filière du foie gras préserve un savoir-faire historique reconnu par 87 % des Français qui estiment que le foie gras est issu d'un savoir-faire à préserver. Le foie gras représente en France environ 100 000 emplois directs ou indirects pour la plupart en zone rurale. La filière participe ainsi au dynamisme économique de territoires économiquement fragiles. Il s'agit d'un véritable emblème de la gastronomie française. La France est le premier producteur et consommateur de foie gras au monde. Les Français y sont particulièrement attachés puisque 91 % d'entre eux consomment du foie gras et 93 % d'entre eux déclarent qu'il fait partie du patrimoine national. Le code rural dans son article 27-1 le reconnaît comme « partie du patrimoine culturel et gastronomique protégé en France ». Elle lui demande quelles mesures concrètes le Gouvernement entend prendre pour mettre fin à cette campagne anti-foie gras qui est une offense au travail de tous les producteurs français qui élèvent leurs animaux avec passion dans le plus strict respect du bien-être animal.

8763

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

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

N^{os} 34578 Jean-Claude Bouchet ; 35085 Jean-Claude Bouchet.

Agriculture

Réformes réglementaires que subissent les pépinières viticoles

43001. – 14 décembre 2021. – **Mme Emmanuelle Anthoine** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la lourdeur des réformes réglementaires que subissent les pépinières viticoles. FranceAgriMer souhaite effectivement revoir la convention des stations de traitement eau chaude (TEC) à 50°C. Ce traitement présente un risque de mortalité pour les plants de vigne. Depuis trente ans, la direction générale de l'alimentation accepte une tolérance de 2°C. Les stations pouvaient ainsi traiter les plants à une température de 48°C. Sachant que le point de mortalité de la vigne se situe autour de 54°C, cette tolérance était appréciable en cela qu'elle permettait une baisse du risque de mortalité. FranceAgriMer souhaite supprimer cette tolérance ce qui emporterait pour conséquence de devoir revoir l'agrément de toutes les stations de traitement. Pour autant, l'Anses a émis en 2016 un rapport, confirmé en 2017, démontrant l'efficacité du TEC même à une température de 48°C. La France est le seul pays engagé dans la révision des conventions des stations de traitement eau chaude. En outre, le nouvel arrêté Flavescence Dorée du 27 avril 2021 menace la production de plants en pots en France. Il exempte effectivement de TEC avant greffage les plants traités avant livraison. Or le TEC est techniquement inapplicable sur des plants en pot. Enfin, FranceAgriMer souhaite, à partir de 2022, transférer la mission de certification aux professionnels pépiniéristes. Faute de techniciens disponibles et compétents pour effectuer de telles certification, les pépiniéristes se trouvent dans l'incapacité d'assumer un tel transfert. Les techniciens de FranceAgriMer sont pourtant reconnus compétents par la profession. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend intervenir pour minimiser les risques de déstabilisation de la filière que de telles évolutions réglementaires ne manqueraient pas d'occasionner.

Animaux

Déploiement d'un plan de lutte contre la maltraitance des animaux de compagnie

43006. – 14 décembre 2021. – **M. Robin Reda** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les mesures mises en place pour lutter activement contre la maltraitance des animaux de compagnie. La cruauté envers les animaux n'a pas sa place et malheureusement, tous les Français en sont témoins ou connaissent des cas de maltraitance. Le renforcement législatif est un préalable indispensable afin que l'on avance vers un pays qui protège les animaux domestiques de toute violence. Quid des mesures votées sans mettre en face les moyens de leur mise en œuvre ? On peut compter sur des associations très engagées et disponibles pour venir en aide aux animaux abandonnés ou maltraités, mais les démarches nécessitent l'intervention des forces de l'ordre ou de la justice. Afin de venir à bout de ce fléau, un plan contre la maltraitance animale est indispensable pour s'assurer que les coupables soient punis et il l'interroge pour en connaître les modalités.

Animaux

Rapport pour la création d'un réseau de fourrières pour animaux de rente

43007. – 14 décembre 2021. – **M. Loïc Dombreval** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la nécessité d'étudier la création d'un réseau de fourrières pour animaux de rente. Après avoir été sollicité par Mme Dominique Mauer, présidente de l'association « Domaine des Douages » sur ces difficultés quotidiennes, il apparaît un vide juridique flagrant concernant les animaux de rente : en cas de saisie de ces animaux par les forces de l'ordre, aucune structure publique n'existe pour les accueillir. Les autorités publiques sollicitent alors les quelques associations pouvant accueillir ces animaux, réalisant ainsi une mission de service public. À titre d'exemple, le refuge du domaine des Douages recueille à lui seul sur ses 100 hectares de terrain près de 800 animaux de rente issus d'abandons ou de saisies administratives (équins, porcins, bovins, caprins, ovins, volailles diverses). Pourtant, malgré le service public rendu, ces quelques structures accueillant les animaux de rente abandonnés ou maltraités ne sont pas aidées à la hauteur de leurs actions. En effet, n'étant pas reconnue comme « fourrières », ces structures accueillant des animaux de saisies ne peuvent bénéficier des mêmes aides que les fourrières communales accueillant chiens et chats. Par ailleurs, le plan France relance lancé par le Gouvernement ne permet malheureusement pas aux refuges ou associations de protection animale s'occupant des animaux de rente de bénéficier de ces aides, ces dernières étant strictement limitées aux refuges ou associations de protection animale s'occupant des animaux de compagnie. Par conséquent, il lui demande de réaliser un rapport afin de connaître précisément le nombre d'animaux de rente saisis et placés administrativement auprès de ces associations et d'étudier concrètement la mise en place d'un réseau de fourrières pour ces animaux de rente, qui exigent des structures particulières.

Bois et forêts

Exportation du bois français en Chine

43022. – 14 décembre 2021. – **M. Pierre-Henri Dumont** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la déforestation du territoire par la Chine. En effet, les professionnels du bois s'inquiètent et demandent au Gouvernement de réagir. Selon eux, les Chinois seraient en train de piller les forêts françaises. Depuis quelques mois, subventionnées par leur gouvernement, des entreprises chinoises viennent acheter massivement les chênes français et à prix d'or. Cela rend la concurrence très difficile. La Fédération nationale du bois, a publié, le 9 juillet 2021, une analyse en s'appuyant sur les chiffres des douanes chinoises selon laquelle, il serait parti, sur les cinq premiers mois de 2021, pas moins de 187 167 mètres cubes de chênes français vers la Chine, soit une hausse de 42 % par rapport à la même période de 2020. Il existe manifestement à l'heure actuelle une recrudescence de ces exportations. En Chine, couper un chêne est désormais interdit. Les forêts y ont été surexploitées, le Gouvernement a alors décidé de les protéger pendant 99 ans et de subventionner ces entreprises pour qu'elles aillent chercher du bois ailleurs. Un arbre sur trois coupé en France part en Chine. Dès lors, les chinois achètent 20 à 25 % plus cher que les scieries françaises, subventionnées par leur gouvernement, déplore le président de la Fédération nationale du bois. En France, la construction de bois est en plein essor mais les menuisiers et les scieries ont de plus en plus de mal à trouver des chênes. Ainsi, d'ici la fin de l'année, si le Gouvernement ne fait rien, 20 % des scieries de chênes françaises fermeront leurs portes. Aussi, il lui demande si le Gouvernement compte appliquer une restriction d'exportation du bois à destination de la Chine.

*Eau et assainissement**Projet de création de système de rétention d'eau en Charente-Maritime*

43037. – 14 décembre 2021. – M. Raphaël Gérard attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur l'incident survenu en date du 6 novembre 2021 sur le site de la réserve d'eau située dans la commune de Cran-Chaban en Charente-Maritime. La question de la gestion de l'eau constitue un enjeu fondamental pour le futur des politiques agricoles. Face à la démultiplication des phénomènes climatiques marqués avec de très fortes sécheresses l'été et de très forts épisodes de pluie en hiver ou au printemps, il est indéniable que la construction de système de retenue d'eau permettant l'irrigation de terres agricoles contribue à apporter des solutions. Pour autant, ce type de projets suscite des réactions. Deux d'entre eux en Charente-Maritime ont fait l'objet de contestation de la part de militants écologistes qui dénoncent un système pompant principalement les ressources des nappes souterraines et soutenant l'agriculture jugée intensive. Dans ce contexte, M. le député insiste sur la nécessité que ce type de projets soit élaboré préalablement dans le cadre d'une concertation exigeante qui associe l'ensemble des acteurs du territoire et qui permette à notre agriculture d'être plus résiliente et plus fermement engagée dans le cadre de la transition écologique grâce à une gestion équilibrée de la ressource en eau.

*Élevage**Interdiction abattage des femelles gestantes au dernier tiers de leur gestation*

43040. – 14 décembre 2021. – M. Loïc Dombreval interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la nécessité d'interdire l'abattage des femelles gestantes lors du dernier tiers de leur gestation. Suite à la publication de vidéo à ce sujet durant l'année 2016, M. Michel Terrot, le 29 novembre 2016, a interrogé par une question écrite M. le ministre de l'agriculture de l'époque sur l'abattage des vaches en gestation. Ce dernier a pu répondre que le Gouvernement avait alors décidé de mettre en place, dans le cadre de la stratégie nationale pour le bien-être des animaux, « un groupe de travail spécifique qui abordera cette problématique ». Et toujours selon cette réponse, le Gouvernement a affirmé que ces travaux « permettront de statuer sur l'opportunité de faire évoluer la réglementation ». Dans l'attente du retour de ce groupe de travail, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) a publié en 2017 un avis intitulé « Perspectives en matière de bien-être animal lors de l'abattage d'animaux gravides ». Grâce à cet avis, on détient désormais des chiffres intéressants : 16 % des vaches laitières et 11 % des vaches allaitantes seraient abattues gestantes. Et, en moyenne, 3 % des vaches laitières, 1,5 % des vaches allaitantes, 0,5 % des truies, 0,8 % des brebis et 0,2 % des chèvres dans l'Union européenne seraient abattues au cours du dernier tiers de la gestation. Les experts n'ont pas pu estimer les chiffres pour les juments en raison du manque d'informations disponibles. Par ailleurs, sur ce sujet de l'abattage des femelles gestantes, en lien direct avec la question de la souffrance éprouvée par un fœtus au moment de l'abattage, les experts de l'EFSA s'accordent pour estimer que, durant les deux premiers tiers de la gestation, les fœtus d'animaux n'éprouvaient pas de douleur, de souffrance ou de détresse car les structures anatomiques et neurologiques concernées ne se développent qu'au cours du dernier tiers de la gestation. Par contre, la question n'est pas tranchée pour la sensibilité du fœtus durant le dernier tiers de gestation et donc, dans le doute, il faudrait, selon eux, « considérer que le fœtus peut ressentir de la douleur dès le 7ème mois de sa vie fœtale ». Face à ces données, l'Allemagne a voté en 2017 l'interdiction de l'abattage des vaches au cours du dernier tiers de leur gestation. En France, alors que nous avons reconnu en 2015 que les animaux sont « des êtres vivants doués de sensibilité », la question de l'interdiction de l'abattage de femelles gestantes lors du dernier tiers de leur gestation n'a pas évolué et aucun groupe de travail ne semble avoir rendu de rapport précis sur ce sujet. Par conséquent, il lui demande son positionnement sur cette demande d'interdiction de l'abattage des femelles gestantes lors du dernier tiers de leur gestation.

*Élevage**Virus influenza - Volaille de Bresse*

43041. – 14 décembre 2021. – M. Stéphane Trompille attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la condition de la volaille de Bresse dans le contexte du virus influenza aviaire. La situation sanitaire est relativement nette, quelques cas ont été détectés mais uniquement dans des basses-cours au nord de la France. Cependant, sur le plan épidémiologique le nord de l'Europe est plus inquiétant. C'est ce qui a conduit son ministère à élever le niveau de risque de « négligeable » à « modéré » le 10 septembre 2021. Les zones humides dites ZRP (zones à risque particulier) sont aujourd'hui concernées par des mesures de prévention renforcées, dont la mise à l'abri obligatoire des volailles d'élevage. Les contrôles ont démarré dans ces zones. Ainsi, différentes

actions ont pu être mises en place pour lutter efficacement contre le virus influenza aviaire. C'est le cas avec la fin des dérogations à la claustration. Un système a été défini, ce qui permet de ne pas opposer les modes d'élevages. Il n'est pas question de remettre en cause les filières plein air ou label comme certains voudraient le laisser croire. La définition de mise à l'abri inclut des filets voire des parcours extérieurs (pour les volailles festives et les poulets plein air et label (selon avis de la DDPP, si des problèmes de bien-être animal sont constatés, les plein-air et label peuvent être mis dehors sur parcours réduits). Il souhaite savoir, concernant la volaille de Bresse, si une demande de dérogation totale est possible de la part des éleveurs. En effet la superficie des enclos pour ces volailles est de 15m², les éleveurs sur le territoire souhaitent seulement 8m², ce qui est moins que le cahier des charges actuel. De plus, concernant la pose de filet cela représente un certain coût (4 000 euros par unité de production) et la pénurie annoncée sur ce produit ne favorise pas son développement. Il souhaite connaître son avis sur le sujet.

ARMÉES

Anciens combattants et victimes de guerre

Attribution de la demi - part fiscale aux veuves d'anciens combattants

43004. – 14 décembre 2021. – **M. Boris Vallaud** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** au sujet de l'attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants. Adopté le 8 novembre 2019 par l'Assemblée nationale, l'amendement modifiant l'article 195 du code général des impôts, applicable au 1^{er} janvier 2021, prévoit l'attribution de la carte du combattant ou d'une pension servie en vertu des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, âgés de plus de 74 ans étendue aux conjoints survivants, ainsi qu'aux personnes âgées de moins de 74 ans ayant bénéficié de la retraite du combattant. Cette avancée, conçue pour les conjoints survivants des anciens combattants décédés entre 65 ans et 74 ans est très appréciée par le monde combattant dans son ensemble, par les veuves d'anciens combattants en particulier. Contrairement aux annonces, la différence de traitement entre les conjointes survivantes due à l'âge de l'ancien combattant à son décès n'aurait pas disparu. Les épouses veuves d'anciens combattants, décédés avant 65 ans et titulaires de la carte du combattant, demeurent exclues de l'éligibilité à la demi-part fiscale, ce qui apparaît illogique et injuste. Selon une enquête conduite par la FNCPG-CATM, les veuves connaissent la même règle par rapport à l'attribution de la demi-part fiscale. En conséquence, il lui demande quelles sont les dispositions prévues par le Gouvernement visant le versement de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants tel que défini par l'article 195 du code général des impôts, depuis le 30 décembre 2020.

Armes

Vente de 80 avions de combat Rafale - Impacts financiers

43008. – 14 décembre 2021. – **M. Jean-Luc Bourgeaux** appelle l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les commandes d'armement passées entre la France et les Émirats arabes unis pour un montant de 17 milliards d'euros avec l'acquisition programmée de 80 avions de combat Rafale et de 12 hélicoptères de transport militaire Caracal. Le contrat pour la commande de 80 Rafale est « historique » et s'élève à 14 milliards d'euros. Cet accord signé récemment scelle le renforcement de la coopération entre les Émirats arabes unis et la France. L'annonce de cette commande porte à six le nombre de pays (hors France) ayant acquis l'avion de chasse. Au-delà de ces contrats militaires, des accords entre les deux pays ont également été signés dans les domaines économique et culturel. La banque publique d'investissement Bpifrance et le fonds souverain d'Abou Dabi ont ainsi renforcé leur partenariat de co-investissement, chaque partie devant ajouter deux milliards d'euros sur un horizon de dix ans à leur plateforme commune destinée à stimuler les investissements dans l'économie française. Force est de constater qu'avec ces contrats d'armements franco-émiratis, c'est la première fois qu'un proche allié des États-Unis d'Amérique dans le monde arabe dépendra davantage de la technologie française que de la technologie américaine. Néanmoins, il souhaiterait connaître l'impact réel de cette vente de matériel militaire sur le plan budgétaire pour les parties concernées.

AUTONOMIE

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

N° 36108 Jean-Claude Bouchet.

Établissements de santé

Ehpad - décalage de dotation

43050. – 14 décembre 2021. – M. Thibault Bazin attire l'attention de M^{me} la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie, sur la situation difficile dans laquelle se retrouvent de nombreux Ehpad du fait de l'insuffisance des dotations reçues pour leur fonctionnement. C'est ainsi que les directions de l'Ehpad « Village Saint-Joseph » à Nancy, celle des « Grands Jardins » à Colombey-les-Belles et celle de l'établissement « Poincaré » à Bouxières-aux-Dames ont calculé qu'il existe un écart de près de 200 000 euros pour chacun entre leur dotation actuelle et ce qu'elles devraient recevoir au vu de l'évaluation réalisée de leurs besoins. Du fait de l'application d'une loi en date du 31 mai 2021, elles ne pourraient pas recevoir le différentiel avant 2023 alors que les évaluations ont été réalisées en 2021. Cette sous-dotation a un impact important puisqu'elle ne permet pas à ces Ehpad d'embaucher les soignants nécessaires pour assurer les soins essentiels aux personnes âgées. Il vient donc lui demander si le Gouvernement entend intervenir pour corriger cette situation insoutenable qui constitue un réel préjudice pour les équipes qui travaillent dans ces structures à flux tendus et pour le quotidien des personnes âgées accueillies.

Institutions sociales et médico sociales

Absence de revalorisation salariale du secteur privé des services à la personne

43068. – 14 décembre 2021. – M. Stéphane Viry alerte M^{me} la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie, sur l'absence de revalorisation des salaires du secteur de l'aide à domicile et du service à la personne. Depuis plusieurs années, les organismes représentatifs se battent pour une véritable revalorisation de ces salaires, permettant ainsi une meilleure reconnaissance des métiers dits « essentiels » de l'aide à domicile. Aujourd'hui, le salaire ne décolle jamais au-delà d'un SMIC car le secteur des services d'aide et d'accompagnement à domicile a un équilibre financier très contraint. Récemment, les mesures du Ségur ont permis une revalorisation des salaires pour les établissements et les acteurs du soin. Bien sûr, le ministre des solidarités a agréé le 1^{er} avril 2021 l'avenant 43 aux branches de l'aide à domicile (et pour les associations à but non lucratif). Il a revalorisé 14 % des salaires des intervenants associatifs au 1^{er} octobre 2021. C'est une première avancée, malheureusement gâchée, puisqu'elle exclut de fait les salariés des entreprises de service à la personne. Il existe donc désormais un déséquilibre profond entre le secteur associatif et le secteur privé des aides à domicile. Pour compenser ce déséquilibre et ainsi revaloriser de manière significative les salaires du privé, il conviendrait d'augmenter le tarif de ces services à hauteur de 25 euros. M. le député sait que cela a été demandé à M^{me} la ministre lors d'une audience accordée le 12 mai 2021 aux différentes fédérations patronales de l'aide à domicile. Mais l'étude du PLFSS à l'Assemblée nationale et au Sénat a débouché au vote en faveur d'un tarif plancher national pour les interventions des aides à domicile à 22 euros de l'heure. Sans une revalorisation à la hauteur, on ne pourra pas revaloriser les métiers et carrières du domicile, dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire. Dès lors, il lui demande des explications concrètes sur ce changement soudain de 3 euros entre le tarif plancher décidé en mai 2021 et celui finalement voté lors de l'étude du PLFSS.

Personnes handicapées

AAH et accès au parc locatif privé

43089. – 14 décembre 2021. – M^{me} Valérie Bazin-Malgras attire l'attention de M^{me} la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie, sur la situation des personnes en situation de handicap qui cherchent à louer un logement dans le parc privé. En effet, si elle prend pour exemple le cas d'un jeune couple de sa circonscription qui travaille dans un établissement et service d'aide par le travail (ESAT) et touche un salaire de 685 euros chacun pour 35 h de travail mensuel complété par l'AAH, il semble que ces ressources cumulées aient été jugées insuffisantes ou insuffisamment pérennes pour leur permettre de louer un

logement en commun malgré des ressources en théorie suffisantes. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures elle entend mettre en place pour que les bailleurs soient encouragés à louer leurs logements aux personnes en situation de handicap.

Personnes handicapées

Déconjugalisation de l'AAH

43091. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie, quant au projet de déconjugalisation de l'allocation adulte handicapé. En effet, aujourd'hui le montant de cette AAH est calculé en fonction des ressources du couple. Or la Conférence nationale du handicap a fixé des objectifs ambitieux tels que permettre à chacun de vivre une vie digne, une vie libre en autonomie. Cette allocation n'est pas un minimum social comme les autres, il s'agit d'une compensation d'une impossibilité de travailler ou d'une restriction substantielle et durable d'accès à l'emploi. Il lui demande sa position quant à ce sujet.

BIODIVERSITÉ

Politique extérieure

Menace de marée noire du pétrolier SAFER échoué au large du Yémen

43100. – 14 décembre 2021. – M. Sébastien Nadot alerte Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité, sur la menace écologique que représente le pétrolier SAFER échoué depuis 2015 dans la mer Rouge à soixante kilomètres des côtes, au large de la ville portuaire de Hodeïda (Yémen). Le pétrolier SAFER contient plus d'un million de barils de brut, une quantité quatre fois supérieure à celle de l'Exxon Valdez qui a causé la plus grande marée noire de l'histoire. La catastrophe écologique, économique et sécuritaire du SAFER affecte les eaux, le trafic maritime ainsi que tous les pays riverains de la mer Rouge. La fermeture du port de Hodeïda et des ports voisins menacerait 68 % de l'acheminement des aides humanitaires ainsi que la livraison de carburant pour plus d'un tiers des besoins du Yémen (8 millions de Yéménites). En plus du drame humanitaire immédiat et de la catastrophe environnementale durable, une marée noire entraverait les 10 % du commerce mondial qui transite à travers le détroit de Bab el-Mandeb. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement français entend prendre compte tenu de l'urgence à agir pour trouver une solution à la menace écologique que représente le SAFER.

8768

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Collectivités territoriales

Utilisation de portion de la DETR pour travaux de voirie

43029. – 14 décembre 2021. – M. Christophe Blanchet attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur le sujet de l'éligibilité à la DETR des travaux d'investissement de voirie. Aujourd'hui, ces travaux d'investissement ne sont éligibles qu'en sixième position dans la catégorie des opérations prioritaires. Cependant, les territoires ruraux en particulier ont un besoin crucial d'investissement en la matière. Si l'isolement de ces territoires se réduit grâce au déploiement de la fibre et de la 5G, les travaux de voiries sont toutefois primordiaux pour permettre leur désenclavement réel et améliorer leur attractivité. Consacrer un minimum de 15 % de l'enveloppe de la DETR à ces travaux d'investissement de voirie permettrait d'assurer la disponibilité d'un montant immédiatement mobilisable pour lancer ces travaux si nécessaires. Resterait toutefois à déterminer le sort à réserver au reliquat de cette enveloppe qui n'aurait pas été utilisé. Dès lors, soumettre la disponibilité immédiate de ces 15 % à une clause de revoyure en juillet 2022 pourrait permettre de réorienter ce reliquat vers d'autres opérations si nécessaire. Il lui demande sa position sur cette proposition et si elle pouvait être rapidement exécutée, ainsi que sous quel calendrier. À défaut, il lui demande les obstacles législatifs qui s'y opposent ainsi que les véhicules législatifs qui pourraient éventuellement faire l'objet de modifications afin de permettre sa réalisation.

*Communes**Evolution de la loi PML pour garantir l'expression des CICA*

43031. – 14 décembre 2021. – M. **Thomas Rudigoz** appelle l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les difficultés d'application de la loi PML de 1982, qui définit le fonctionnement des Comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) à Paris, Lyon et Marseille. Ces instances de démocratie locale relevant des mairies d'arrondissement ont pour objet d'impliquer les associations dans la politique municipale de l'arrondissement, afin que la municipalité puisse bénéficier du travail et de l'expérience des associations. Ils constituent ainsi une voie d'expression des remarques des habitants sur la politique menée par l'arrondissement. Or depuis le renouvellement des dernières élections municipales, plusieurs Comités d'intérêts locaux regrettent la détérioration du temps accordé aux CICA par la municipalité écologiste à Lyon, alors qu'auparavant le fonctionnement des CICA était satisfaisant. Aussi, pour garantir cette expression quelle que soit la majorité élue dans l'arrondissement, il lui demande si une évolution de la loi PML est envisagée afin de préciser la périodicité des séances de conseil d'arrondissement dédiées au CICA, de prévoir une réunion préparatoire pour définir les thèmes abordés et la publication d'un compte-rendu à l'issue.

*Communes**Fonctionnement des CICA dans les arrondissements de Paris, Lyon et Marseille*

43032. – 14 décembre 2021. – M. **Jean-Louis Touraine** appelle l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur certaines difficultés d'application de la loi PML du 31 décembre 1982, qui définit notamment le fonctionnement des comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (CICA) à Paris, Lyon et Marseille. Ces instances de démocratie locale relèvent des mairies d'arrondissement et ont pour objet d'impliquer les associations dans la politique municipale de l'arrondissement. Ils doivent ainsi permettre à la municipalité de bénéficier du travail et de l'expérience des acteurs associatifs. Ainsi, ils constituent une voie d'expression pour les habitants, un outil de participation citoyenne au même titre que les conseils de quartier. Or depuis le dernier renouvellement électoral de 2020, plusieurs associations locales ont fait part de difficultés et ont pu regretter la détérioration du temps accordé aux CICA par l'exécutif de leur arrondissement, alors qu'auparavant le fonctionnement des CICA était jugé satisfaisant par les acteurs. C'est notamment le cas à Lyon, où dans un certain nombre d'arrondissements, le CICA a été remplacé par deux questions en début de conseil d'arrondissement. Aussi, pour garantir cette expression et la juste participation des acteurs associatifs à la démocratie locale, il lui demande si une évolution de la loi PML est envisagée afin de préciser la périodicité des séances de conseil d'arrondissement dédié au CICA, de prévoir une réunion préparatoire pour définir les thèmes abordés et la publication d'un compte-rendu à l'issue.

*Impôts locaux**Exonération de la taxe ordures ménagères - propriétés ne générant pas de déchets*

43063. – 14 décembre 2021. – M. **Christophe Euzet** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur l'obligation de paiement de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères par les propriétaires d'un garage, d'une place de parking ou d'une piscine même si l'utilisation de ces biens ne génère aucun déchet. En effet, selon l'article 1521 du code général des impôts, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères porte sur toutes les propriétés soumises à la taxe foncière sur les propriétés bâties situées dans une zone où fonctionne le service d'enlèvement des ordures, que ces propriétés génèrent des déchets ou pas. Il est laissé à l'appréciation des communes ou des collectivités en charge du traitement des ordures qui le souhaitent de remplacer cette taxe, imposition indépendante de tout service rendu, par une redevance d'enlèvement des ordures ménagères qui, elle, représente une cotisation correspondant à l'importance et à la valeur du service effectivement rendu et dont seraient exonérées les personnes dont la propriété ne génère aucun déchet. Le coût de la collecte et du traitement des déchets étant de plus en plus élevé pour répondre à des normes environnementales de plus en plus strictes, les collectivités ont tendance à augmenter d'année en année la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, qui pèse de plus en plus lourd sur le budget des ménages. De plus, d'une commune à l'autre et parfois même au sein d'une même commune, le montant de cette taxe varie fortement selon des critères parfois difficiles à appréhender. Alors que, depuis 2018, la taxe d'habitation baisse régulièrement, qu'en 2021, 80 % des foyers fiscaux en sont exonérés et qu'en 2023 cette taxe sera totalement supprimée sur les résidences principales pour restituer du pouvoir d'achat aux ménages, est-il normal que les propriétés foncières qui ne génèrent aucun déchet et ne sont même pas pourvues d'un bac à ordures soient assujetties à la taxe

d'enlèvement des ordures ménagères ? Il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage d'exonérer de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères les personnes dont la propriété (de type place de parking ou garage) ne génère aucun déchet et n'est pas pourvue de *containers* à ordures, par exemple en transformant cette taxe en redevance qui ne serait acquittée que par les foyers possédant un *container* à ordures.

Outre-mer

Financement de l'État pour la gestion de l'eau et des déchets à Mayotte 2018-20

43085. – 14 décembre 2021. – M. Mansour Kamardine interroge Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur la mise en œuvre des actions annoncées par le Gouvernement en 2018 concernant la gestion de l'eau et des déchets à Mayotte. En effet, lors de la présentation à la presse du plan « action de l'État au quotidien » à Mayotte, le 15 mai 2018, le Gouvernement a annoncé la mobilisation de 150 millions d'euros sur la période 2018-2020 pour accompagner les investissements des collectivités en matière d'eau, d'assainissement et de gestion des déchets. À l'aube de l'année 2022, il lui demande de lui préciser, opération par opération, les actions financées, leur coût et le financement de l'État, pour l'ensemble des collectivités mahoraises.

COMPTES PUBLICS

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

N° 38633 Mme Florence Lasserre.

Impôts locaux

Modification de la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement

43064. – 14 décembre 2021. – M. Fabien Matras attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics sur la modification à venir de la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement issue de la réforme opérée par l'article 155 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 (LF 2021). Il résulte de l'article L331-6 du code de l'urbanisme que la taxe d'aménagement est due sur les opérations d'aménagement et sur les opérations de construction, de reconstruction ou d'agrandissement de bâtiments et d'installations ou d'aménagements de toute nature nécessitant une autorisation d'urbanisme qui en constitue son fait générateur. Initialement prévue à la date de délivrance de cette autorisation d'urbanisme, l'article 155 de la loi de finances pour 2021 reporte à compter du 1^{er} janvier 2023 la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement à la date de réalisation définitive des opérations au sens du I de l'article 1406 du code général des impôts (CGI), soit dans les 90 jours suivant la réalisation définitive des travaux, notamment afin de supprimer certaines lourdeurs de gestion en unifiant les obligations déclaratives en matière de taxes foncières et de taxes d'urbanisme. De nombreux élus locaux ont toutefois fait part de leurs inquiétudes en ce que ces nouvelles modalités font courir des risques de non recouvrement de l'impôt en cas d'inachèvement volontaire des travaux ou de non déclaration d'achèvement des travaux, qui pourraient se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. De même, la modification abrupte de la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement entre le 31 décembre 2022 et le 1^{er} janvier 2023 risque d'entraîner d'importantes carences dans les recettes de certaines collectivités du fait de la longueur des travaux qui s'engagent régulièrement pour une durée de plusieurs années durant lesquelles cette taxe ne sera plus prélevée. L'article 155 de la loi de finances pour 2021 prévoit toutefois la possibilité pour le Gouvernement de légiférer par ordonnance afin d'adapter les règles relatives au champ d'application, au fait générateur, au contrôle et aux sanctions pour améliorer la prévention et la répression des infractions au droit de l'urbanisme. Ainsi, il lui demande si le Gouvernement envisage de prendre des mesures afin de répondre aux inquiétudes des élus locaux concernant le report de la date d'exigibilité de la taxe d'aménagement à la date d'achèvement des travaux et non plus à la date de délivrance de l'autorisation d'urbanisme.

Urbanisme

Conséquences de la réforme de la taxe d'aménagement pour les ressources des CAUE

43144. – 14 décembre 2021. – Mme Patricia Lemoine attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sur les inquiétudes des élus et

des présidents de CAUE relatives au nouveau dispositif de perception de la taxe d'aménagement qui devrait être appliqué à compter de janvier 2023. L'article 155 de la loi de finances pour 2021 a en effet modifié plusieurs articles du code de l'urbanisme relatifs à la taxe d'aménagement. Les autorisations d'urbanisme délivrées après le 1^{er} janvier 2023 seront exigibles à la date de réalisation définitive des opérations, au sens de l'article 1406 du code général des impôts, c'est-à-dire dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la réalisation définitive des travaux d'aménagement. Ces nouvelles modalités font courir un risque de non-recouvrement de l'impôt en cas d'inachèvement volontaire des travaux ou de non-déclaration d'achèvement des travaux, qui pourrait se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. Par ailleurs, le passage d'un dispositif de paiement de cette taxe basé, au 31 décembre 2022, sur la date de délivrance de l'autorisation d'urbanisme à un dispositif basé sur la date d'exigibilité après l'achèvement des travaux, au 1^{er} janvier 2023, créera de fait pendant une certaine durée une baisse très importante dans la perception des recettes pour les collectivités et les CAUE dont la ressource dépend principalement de la part de la taxe d'aménagement départementale qui leur est dédiée. Cette situation constitue une menace pour le maintien de leurs équipes et pour la continuité du service rendu par les CAUE aux territoires. Cette jonction n'ayant fait l'objet jusqu'à présent d'aucune concertation avec les CAUE notamment, Mme la députée exprime une très forte inquiétude sur la recette durant cette période transitoire qui durera au moins un an et plus probablement deux. Aussi, elle souhaiterait savoir quelles dispositions seront prises pour garantir l'effectivité de la perception des recettes dans les conditions prévues selon le nouveau dispositif. Considérant la date d'application fixée à 2023, elle demande aussi quelles mesures d'anticipation sont prises pour pallier l'impact financier imminent pour les collectivités et les CAUE durant cette période transitoire.

CULTURE

Patrimoine culturel

Cession du patrimoine historique à des investisseurs étrangers

43088. – 14 décembre 2021. – **Mme Marie-France Lorho** interroge **Mme la ministre de la culture** sur la cession du patrimoine historique à des investisseurs étrangers. Le 7 décembre 2021, la mairie de Versailles présentait un projet de cession de la caserne des Récollets, bâtiment de Jules-Hardouin Mansart situé à quelques centaines de mètres du château de Versailles, par l'intermédiaire de l'agence publique Business France. Cet ancien couvent royal du premier architecte de Louis XIV était jusqu'à présent aux mains de l'État, plus précisément propriété du ministère des armées, et fait l'objet d'une telle vente pour des raisons financières. Cet édifice de 5 000 mètres carrés serait destiné à devenir un hôtel de luxe. Mme le député s'interroge sur le choix de l'État de destiner cet édifice à un client nécessairement étranger. Pour exemple, la cession d'une partie de l'hôtel de la Marine à la famille régnante qatarie s'est limitée à une location : une cession pure et simple d'un morceau d'histoire louis-quatorzienne constituerait un abandon inquiétant de l'État de son propre patrimoine historique bâti. Par ailleurs, la destination de ce bâtiment, qui engendrerait de nombreuses modifications intérieures, est également contestable ; en dépit du passage du ministère des armées en son sein, il est nécessaire que le ministère de la culture s'assure de la préservation maximale des éléments patrimoniaux qui pourraient encore être présents dans le bâtiment. Mme le député s'élève vivement contre une telle cession pour des raisons financières. Elle lui demande si elle compte s'élever contre une telle braderie du patrimoine.

Politique extérieure

Situation préoccupante du patrimoine culturel de Marib au Yémen

43102. – 14 décembre 2021. – **M. Sébastien Nadot** alerte **Mme la ministre de la culture** sur la situation préoccupante du patrimoine culturel de Marib au Yémen. Le governorat de Marib est le foyer culturel de l'ancien royaume de Saba où se trouve les anciennes villes de Sirwah et de Marib, plusieurs temples et l'ancien barrage de Marib. La guerre actuelle au Yémen a non seulement conduit à la négligence de ce patrimoine et de ces biens culturels, mais aussi au trafic illicite de ces biens. Ce patrimoine, d'une valeur exceptionnelle, relie les traditions qui sont ancrées dans les pratiques économiques et culturelles de la région. Avec l'absence de certitude quant à la fin de la guerre et l'augmentation du développement non autorisé des zones urbaines autour des sites en question, tout retard d'action concrète ne fera qu'entraîner d'autres catastrophes imminentes et la dégradation d'un patrimoine culturel millénaire. De plus, les inondations et les impacts environnementaux graves sur les sites dus au changement climatique ne font qu'augmenter année après année. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement français entend prendre tenu de l'urgence à agir pour préserver et sauver le patrimoine culturel de Marib.

*Presse et livres**Situation des correspondants locaux de presse - Aides Covid*

43104. – 14 décembre 2021. – **Mme Sonia Krimi** attire l'attention de **Mme la ministre de la culture** sur la situation des correspondants locaux de presse (CLP), précisément sur les différentes aides de l'État pour les accompagner durant la pandémie de la covid-19. Suite aux échanges avec le collectif national des correspondants locaux de presse (CNCLP), Mme la députée a constaté que très peu de CLP avaient perçu les aides destinées aux indépendants, catégorie à laquelle ces derniers appartiennent. Cette absence d'aide est notamment dû au flou juridique autour de leur statut. Par exemple, les CLP n'ont pas de numéro de SIRET qui leur permettrait de percevoir plus facilement ces aides. Malgré l'engagement du ministère pour y remédier, beaucoup disent n'avoir toujours pas reçu les aides dans le cadre du fonds de solidarité. Toujours dans le cadre de l'accompagnement de l'État aux différentes entreprises et secteurs durant cette pandémie, les fonds d'aides à la presse ont été attribués aux entreprises sans un contrôle strict sur son utilisation. Alors que cette aide avait aussi pour objectif de permettre l'amélioration de la situation économique et l'accompagnement des plus vulnérables, dont les CLP, ces derniers assurent n'avoir pas ou très peu bénéficié de cette aide. Mme la députée connaît l'attention particulière de Mme la ministre en faveur des CLP et sa vigilance pour accompagner de manière juste tous les secteurs d'activité. C'est pourquoi elle souhaite connaître si des mesures de compensation sont prévues afin de remédier à cette absence et blocage d'aides aux CLP.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

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

N^{os} 14547 Jean-Claude Bouchet ; 22831 Jean-Claude Bouchet ; 23782 Jean-Claude Bouchet ; 23883 Mme Valérie Beauvais ; 24561 Jean-Claude Bouchet ; 29495 Mme Valérie Beauvais ; 33255 Jean-Claude Bouchet ; 33257 Jean-Luc Lagleize ; 34622 Jean-Claude Bouchet ; 35181 Mme Valérie Beauvais ; 35434 Julien Ravier ; 36179 Xavier Paluszkiwicz ; 36388 Xavier Paluszkiwicz ; 39889 Jean-Claude Bouchet ; 40823 Mme Cécile Untermaier.

*Associations et fondations**Subventions aux associations du fait de l'inflation des fluides*

43009. – 14 décembre 2021. – **Mme Émilie Bonnard** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les problématiques financières relatives à l'augmentation actuelle du prix des fluides que rencontrent les associations. Le tarif du carburant et de l'électricité connaissant une forte croissance, les associations doivent faire face à une augmentation importante de leurs coûts. Par exemple, la Banque alimentaire de Savoie indique qu'une inflation de 20 % des tarifs d'électricité et des carburants représenterait un surcoût à l'année de plus de 6 600 euros. Alors que certaines mesures ont été prises en faveur des entreprises et des particuliers, ces associations qui agissent bien souvent en délégation de l'État dans les domaines solidaires se sentent oubliées et pénalisées. De plus, ne pouvant récupérer ni la TVA ni l'augmentation des coûts sur leurs « clients », elles se sentent doublement pénalisées par rapport aux entreprises. C'est pourquoi elle lui demande quelles subventions peuvent être allouées à ces associations à but non lucratif qui agissent pour le bien commun.

*Banques et établissements financiers**Produits d'assurance-vie - Fiscalité et rendement*

43014. – 14 décembre 2021. – **M. Charles de la Verpillière** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les questions du rendement réel et de la fiscalité des produits d'assurance-vie. Il lui demande s'il existe des statistiques relatives à la rentabilité ou au rendement des « fonds euros », après impôts, prenant en considération la durée de placement et les variations des taux d'intérêts de ces placements. Il lui demande également s'il existe des statistiques relatives aux recettes fiscales générées par ces placements, en fonds euros et en fonds en actions.

*Banques et établissements financiers**Système de « caution » des distributeurs automatiques d'essence*

43015. – 14 décembre 2021. – M. Daniel Labaronne alerte M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur un sujet de mécontentement de nombreux consommateurs : régulièrement, des automobilistes rencontrent des difficultés pendant ou après un paiement par carte bancaire à une pompe à essence automatique, dans les distributeurs automatiques de carburant (DAC) ouverts 24 heures sur 24. On apprend en effet qu'un système de « caution » est régulièrement mis en place par ces distributeurs, *a priori* pour se prémunir des fraudes sur les pompes ouvertes 24 h sur 24. Ce système permet ainsi au distributeur de bloquer une somme, systématiquement plus importante que le coût du plein qu'a fait le client, afin d'assurer que le paiement soit effectif. Toutefois, ces blocages sont réalisés sans aucune information préalable du consommateur ! Prenons le cas d'un client qui effectue un paiement de 20 euros à l'occasion de son passage à une pompe à essence. Il aura ensuite la surprise de découvrir qu'une somme de 120 euros est en suspens sur son compte bancaire. Or s'il n'a que 100 euros sur son compte bancaire, il se retrouvera en situation de découvert bancaire sans l'avoir voulu ni en avoir été averti. Et sa carte sera potentiellement bloquée par sa banque à la suite de ce découvert. Or on sait que ces situations concernent plus particulièrement les détenteurs de cartes réservées aux clients financièrement fragiles dans les banques traditionnelles et les détenteurs de cartes des « néobanques » qui n'autorisent pas de découverts. Face à cette situation qui empêche les consommateurs en fragilité bancaire de s'approvisionner en carburant alors même que le montant qu'ils ont à payer est inférieur au montant créditeur de leur compte bancaire et qui immobilise pendant un temps indéterminé une somme dont le consommateur n'est informé, ni du montant, ni de la durée du cautionnement, M. le député Daniel Labaronne souhaite savoir ce que compte faire le Gouvernement pour assurer la protection de ces consommateurs.

*Bâtiment et travaux publics**Augmentation du carburant*

43016. – 14 décembre 2021. – Mme Laurence Vanceunebrock attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur l'augmentation du coût de l'énergie, particulièrement des carburants. Si la CNATP a salué la décision de repousser la suppression du gasoil non routier pour le BTP au 1^{er} janvier 2023, la CNATP s'inquiète de ces augmentations. La charge financière induite si ces tarifs se pérennisent risque de déstabiliser de nombreux artisans. Elle lui demande en conséquence de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement quant à son action vers les entreprises.

*Bâtiment et travaux publics**BTP -Énergie et carburants - Mesures alternatives au GNR*

43017. – 14 décembre 2021. – M. Yannick Favennec-Bécot attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les préoccupations des entreprises du bâtiment, des travaux publics et du paysage concernant l'augmentation du coût de l'énergie et notamment du carburant. Si les tarifs devaient se pérenniser, les entreprises de ce secteur demandent des actions concrètes du gouvernement à savoir, plafonnement des taxes, récupération de TICPE sur le Gasoil non routier et augmentation des montants de récupération sur le gasoil routier pour les poids lourds de plus de 7,5 tonnes. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelle réponse il entend apporter à ces légitimes attentes.

*Chambres consulaires**Chambres des métiers et de l'artisanat*

43023. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Yves Bony appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les inquiétudes des personnels des chambres de métiers et de l'artisanat qui viennent d'être informés qu'ils seront exclus cette année du versement de la GIPA (garantie individuelle du pouvoir d'achat) pour la période du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020. Depuis onze ans, la valeur du point d'indice déterminée par cette instance est bloquée et l'étude du cabinet Arthur Hunt a démontré fin 2020 que les agents des CMA sont rémunérés bien en dessous des moyennes du marché général, avec un écart de 13 à 20 %. Malgré ce constat, il semblerait que les personnels ne bénéficieront pas cette année du versement de la GIPA, pourtant entrée dans le statut du personnel en 2019 et malgré la parution au *Journal officiel* de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021 qui prévoit un taux de 3,78 % pour son calcul. Alors que les 11 000 agents du réseau des CMA sont confrontés depuis plusieurs années à la baisse de leur pouvoir d'achat, il souhaite savoir si le Gouvernement va

intervenir pour qu'une solution négociée intervienne en faveur du versement en 2021 de la GIPA (période 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020) aux agents éligibles et sur la base du taux de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021.

Chambres consulaires

Garantie individuelle du pouvoir d'achat

43024. – 14 décembre 2021. – **M. Boris Vallaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** au sujet du versement de la GIPA (Garantie Individuelle du Pouvoir d'Achat) pour la période du 31/12/2016 au 31/12/2020 en direction des personnels des Chambres de Métiers et de l'Artisanat (CMA). Etablissements publics administratifs, les CMA sont soumises à un statut établi par une commission paritaire nationale issue de la loi de 1952, présidées par le ministre de tutelle. Depuis onze ans, la valeur du point d'indice déterminée par cette instance est bloquée ; le pouvoir d'achat des agents du réseau est fortement dégradé avec une rémunération inférieure de 13 à 20 % des agents du service public. Malgré ce constat, le président de CMA France a décidé de ne pas procéder cette année au versement de la GIPA, entrée dans le statut du personnel en 2019 et dont l'arrêté ministériel est paru au *Journal Officiel* du 23 juillet 2021 précisant un taux de 3,78 % pour son calcul. Fortement impliqués auprès des entreprises artisanales et des publics en formation dans le contexte de la crise sanitaire et de réformes profondes des CMA, les 11 000 agents des CMA se trouvent confrontés depuis plusieurs années à la baisse de leur pouvoir d'achat. En conséquence, il lui demande quelles sont les dispositions prévues par le Gouvernement visant le versement en 2021 de la GIPA aux agents éligibles et sur la base du taux défini par l'arrêté ministériel du 23 juillet dernier.

Chambres consulaires

Versement de la GIPA aux personnels des chambres des métiers et de l'artisanat

43026. – 14 décembre 2021. – **M. Jean-Félix Acquaviva** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le versement de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) aux personnels des chambres de métiers et de l'artisanat. En effet, les personnels des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) viennent d'être informé qu'ils seront exclus cette année du versement de la GIPA pour la période du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020. Les CMA sont des établissements publics administratifs et la situation de leurs personnels est déterminée par un statut établi par une commission paritaire nationale issue de la loi de 1952 sur les chambres consulaires et présidée par le ministre de tutelle. Depuis 11 ans, la valeur du point d'indice déterminée par cette instance est bloquée et la forte dégradation du pouvoir d'achat des agents du réseau a été révélée fin 2020 dans l'étude du cabinet Arthur Hunt. Cette enquête sur les rémunérations engagées par CMA France a démontré que ces agents sont rémunérés bien en dessous des moyennes du marché général avec un écart de 13 à 20 %. Malgré ce constat, le président de CMA France a décidé de ne pas procéder cette année au versement de la GIPA pourtant entrée dans le statut du personnel en 2019 et malgré la parution au *Journal officiel* de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021 qui précise un taux de 3,78 % pour son calcul. Il évoque un versement dans plusieurs mois de la GIPA et sur un taux hypothétique en ignorant la réalité des difficultés matérielles rencontrées au quotidien par les personnels des CMA qui se trouvent confrontés depuis plusieurs années à la baisse de leur pouvoir d'achat. En différant son règlement pour des motifs irrecevables, dans un contexte de blocage salarial subi par de nombreux agents du réseau, voire de paupérisation, le président envoie un signal négatif voire méprisant envers les 11 000 agents du réseau des CMA. Ceux-ci se sont pourtant fortement impliqués auprès des entreprises artisanales et des publics en formation, dans le contexte de la crise sanitaire et de réformes profondes des CMA. Il demande donc au Gouvernement, de réfléchir à une solution négociée, intervenant pour le versement en 2021 de la GIPA (période du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020) aux agents éligibles et sur la base du taux de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021, ces dispositions pouvant se faire sur la base de la signature d'un accord paritaire nationale prévue dans le code de l'artisanat à l'instar de ce signé par les partenaires sociaux pendant la précédente mandature.

Collectivités territoriales

Conditions préalables à la création d'une SEMOP par des collectivités

43028. – 14 décembre 2021. – **M. Sacha Houlié** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les conditions dans lesquelles plusieurs collectivités territoriales peuvent créer ensemble une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP). L'article L. 1541-1 du CGCT prévoit qu'une SEMOP

peut être créée par « une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales », un tel « groupement » devant semble-t-il être entendu au sens de l'article L. 5111-1 du CGCT (c'est-à-dire principalement les EPCI et les syndicats mixtes). L'article L. 32-10-1 du code de l'urbanisme prévoit pour sa part expressément la possibilité pour l'État de créer une SEMOP « avec une ou plusieurs collectivités territoriales ou un groupement de collectivités territoriales ». Dans le silence de l'article L. 1541-1 du CGCT sur ce point, une incertitude demeure ainsi quant à la possibilité pour plusieurs collectivités territoriales, non préalablement regroupées entre elles au sens de l'article L. 5111-1 du CGCT, d'être actionnaires publics d'une même SEMOP. La possibilité d'une telle mutualisation de l'actionnariat et de la commande publique apparaît pourtant nécessaire en particulier pour des opérations d'aménagement complexes, mobilisant le foncier et les compétences (aménagement, voirie, équipements commerciaux, équipements de loisirs, logement) de plusieurs collectivités et EPCI. À défaut, ces collectivités et leurs groupements seraient contraints de se regrouper préalablement sous forme de syndicat mixte, ce qui alourdirait et allongerait considérablement la mise en place de cet outil de coopération publique. En conséquence, il souhaiterait que soit confirmée la possibilité pour plusieurs collectivités territoriales ou EPCI de constituer ensemble une SEMOP et le cas échéant les modalités de cette mutualisation de l'actionnariat et de la commande publics (nécessité ou non de créer un groupement de commande).

Entreprises

Extension du plafond exceptionnel d'exonération aux cadeaux d'affaires

43049. – 14 décembre 2021. – **Mme Fabienne Colboc** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation des entreprises de distribution de cadeaux d'affaires. M. le ministre a annoncé le 24 novembre 2021 une augmentation exceptionnelle à 250 euros du plafond des chèques cadeaux pouvant être remis aux salariés par leur entreprise en 2021. C'est une bonne nouvelle pour les 8 millions de salariés concernés. Cette augmentation du plafond d'exonération est actuellement applicable uniquement aux chèques-cadeaux et ne concerne pas le secteur des cadeaux d'affaires dont dépendent bon nombre d'artisans et d'entreprises locales pour écouler leurs produits pendant la période des fêtes de fin d'année. Les professionnels des cadeaux d'affaires craignent que cette différence de traitement détourne les acheteurs des entreprises vers les chèques-cadeaux en délaissant leur secteur qui demeure soumis au plafond d'exonération à hauteur de 5 % du plafond mensuel de la sécurité sociale. Elle sollicite son avis sur la possibilité d'augmenter le plafond d'exonération applicable aux cadeaux d'affaires à 250 euros, sur le modèle de ce qui a été annoncé pour les chèques-cadeaux.

Français de l'étranger

Situation fiscale des enseignants français du lycée franco-hellénique d'Athènes

43057. – 14 décembre 2021. – **M. Patrick Hetzel** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation des enseignants français du lycée franco-hellénique Eugène Delacroix d'Athènes. Certains d'entre eux ont reçu en décembre 2020 des redressements fiscaux de la part des autorités grecques sur les revenus de 2014, d'un montant représentant environ quatre mois de traitement alors qu'ils sont tous à jour de leurs obligations fiscales en France. Depuis la mise en place de la convention fiscale entre la France et la Grèce en 1963, jamais la Grèce n'a imposé les traitements de source française des fonctionnaires français. Le droit exclusif d'imposition par l'État payeur est la norme entre États. L'OCDE signale que ce principe est internationalement accepté et considère qu'il est conforme aux principes de courtoisie internationale et de respect mutuel entre États souverains. Le changement d'application de la convention par la Grèce s'est fait sans préavis et à titre rétroactif sur une période de sept ans ! À ce jour, ces enseignants trouvent peu de soutien auprès des autorités françaises. À une réponse à une question écrite du Sénat, le ministère chargé des comptes publics a indiqué que la Grèce était fondée, sous certaines conditions, à imposer ces rémunérations, de « trouver des solutions, par exemple la mise en place de mesures de tolérance comme l'étalement des paiements dus » alors que celles-ci sont un droit dans la législation grecque. Ayant pendant 55 ans exempté d'impôt les traitements de source française des fonctionnaires français détachés, la Grèce ne pouvait modifier sa façon d'agir sans préavis, *a fortiori* avec une rétroactivité de sept ans. Par ailleurs, en octobre 2021, la Grèce a poursuivi sur cette voie en demandant à plusieurs fonctionnaires de modifier leur déclaration pour les revenus de 2015 cette fois ou de justifier la non-imposition de ces revenus. Les courriers reçus s'appuyaient sur les données envoyées par la France dans le cadre de l'échange d'informations fiscales dans l'Union européenne. Il apparaissait que ces revenus n'avaient pas été identifiés comme de source publique française, puisqu'ils étaient classés « *Wages Other Or Unspecified* », prouvant ainsi que des dysfonctionnements dans l'échange d'informations fiscales au sein de l'Union européenne étaient à l'origine de l'affaire. Si la Grèce poursuivait cette offensive pour les revenus de 2015 à 2023, les conséquences pourraient

devenir dramatiques pour les personnes touchées, les sommes dues représentant environ trois années de salaire. Aussi, il lui demande si la France peut obtenir de la part de la Grèce une annulation de ces redressements fiscaux rétroactifs. Il souhaite savoir si l'État peut proposer, *a minima*, à tous ses fonctionnaires détachés en Grèce un fonds de soutien équivalent aux sommes indûment réclamées (à l'image du fonds débloqué pour dédommager les marins français en cas d'échec des négociations sur les licences de pêche post-Brexit) afin que chaque fonctionnaire français détaché puisse poursuivre sa mission sans subir de discrimination fiscale, en accord avec le principe juridique d'égalité de traitement par rapport à ses collègues français en France exerçant la même mission de service public.

Hôtellerie et restauration

Aide aux traiteurs, restaurateurs et professionnels de l'événementiel

43059. – 14 décembre 2021. – M. **Alain Ramadier** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les restaurateurs, les traiteurs et les professionnels de l'événementiel. Effectivement, depuis plusieurs semaines, en l'occurrence depuis le début de la 5e vague, des annulations en cascades frappent particulièrement les secteurs de l'événementiel et de la restauration, surtout à l'approche des fêtes de fin d'année. Le syndicat des activités événementielles (SAE) relève que ce sont plus de la moitié (56 %) des événements de décembre 2021 qui sont annulés. Pour « Traiteurs de France » réunissant 37 entreprises du secteur de plus de 1 500 salariés, ce sont plus de 430 annulations pour près de 160 000 convives recensés et ces annulations se poursuivent à ce jour. Cette accumulation d'annulations touche les traiteurs et restaurateurs, mais également les blanchisseurs, les fournisseurs d'alimentation, les décorateurs, les orchestres, ou encore les loueurs de salles et de matériels. Si le « quoi qu'il en coûte » présente des limites, il est impératif de prévoir une trésorerie de secours pour les plus en difficulté, sans quoi on assistera à une hécatombe d'une partie des professionnels de l'événementiel, dont le manque à gagner en cette période de fêtes est considérable, autant que pour les restaurateurs et patrons de discothèques.

Impôt sur le revenu

Différence de traitement pour le crédit d'impôt sur la dépendance

43060. – 14 décembre 2021. – M. **Maxime Minot** appelle l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la différence de crédits d'impôt entre l'aide à domicile et le placement en EHPAD. En effet, la différence entre ces deux catégories de réduction d'impôt est préjudiciable aux personnes âgées dès lors que leur degré de perte d'autonomie les contraint à aller vivre en EHPAD. Ainsi, lorsque la personne âgée vit à son domicile, les sommes versées au titre de l'emploi d'un salarié ou le recours à une association ouvrent droit à une réduction ou à un crédit d'impôt si elle n'est pas imposable à l'impôt sur le revenu. La même personne âgée, admise en EHPAD, ne bénéficie plus, si elle n'est toujours pas imposable à l'impôt sur le revenu, de ce crédit d'impôt. Cette perte, au moment de leur entrée en EHPAD, pénalise les personnes âgées aux plus faibles revenus alors que pour elles le financement de leur séjour en EHPAD est particulièrement lourd. Aussi, afin de mettre un terme à cette situation inéquitable entre personnes âgées, il lui demande s'il ne serait pas envisageable que les dépenses afférentes à la dépendance des personnes accueillies dans un EHPAD puissent également faire l'objet d'un crédit d'impôt lorsqu'elles ne sont pas imposables à l'impôt sur le revenu.

Impôts et taxes

BTP - énergie et carburants - mesures alternatives au GNR

43061. – 14 décembre 2021. – M. **Yannick Favennec-Bécot** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les préoccupations des entreprises du bâtiment, des travaux publics et du paysage concernant la fiscalité applicable au gazole non routier (GNR). Si les entreprises de ce secteur se réjouissent de la décision du Gouvernement de repousser la suppression du gasoil non routier (GNR) au 1^{er} janvier 2023, elles demandent que ses deux engagements principaux soient réalisés, à savoir la mise à disposition d'un carburant spécifique, d'une part et l'établissement de la liste des engins autorisés à l'utiliser, d'autre part. Compte tenu de la situation difficile à laquelle ces entreprises sont confrontées, il lui demande de bien vouloir lui indiquer dans quels délais ces mesures seront mises en œuvre.

*Impôts locaux**Dispositif de perception de la taxe d'aménagement*

43062. – 14 décembre 2021. – M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les inquiétudes des élus et des présidents de CAUE relatives au nouveau dispositif de perception de la taxe d'aménagement qui devrait être appliqué à compter de janvier 2023. L'article 155 de la loi de finances pour 2021 a en effet modifié plusieurs articles du code de l'urbanisme relatif à la taxe d'aménagement. Les autorisations d'urbanisme délivrées le après le 1^{er} janvier 2023 seront exigibles à la date de réalisation définitive des opérations, au sens de l'article 1406 du code général des impôts, c'est-à-dire dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la réalisation définitive des travaux d'aménagement. Ces nouvelles modalités font courir un risque de non recouvrement de l'impôt en cas d'inachèvement volontaire des travaux ou de non déclaration d'achèvement des travaux, qui pourrait se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. Le dispositif basé sur la date d'exigibilité après l'achèvement des travaux, au 1^{er} janvier 2023, créera de fait pendant une certaine durée une baisse très importante dans la perception des recettes pour les collectivités et la CAUE dont la ressource dépend principalement de la part de la taxe d'aménagement départementale qui leur est dédiée. Cette situation constitue une menace pour le maintien de leurs équipes et pour la continuité du service rendu par les CAUE aux territoires. Cette jonction n'ayant fait l'objet jusqu'à présent d'aucune concertation avec les CAUE notamment, il exprime une très forte inquiétude sur la recette durant cette période transitoire qui durera un an, voire deux. Aussi, il aimerait connaître les dispositions que le Gouvernement compte prendre pour garantir l'effectivité de la perception des recettes dans les conditions prévues selon le nouveau dispositif ainsi que les mesures d'anticipation pour pallier l'impact financier imminent pour les collectivités et les CAUE durant cette période transitoire.

*Impôts locaux**Nouvelles modalités de perception de la taxe d'aménagement*

43065. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Félix Acquaviva attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les inquiétudes des élus et des présidents de CAUE relatives au nouveau dispositif de perception de la taxe d'aménagement qui devrait être appliqué à compter de janvier 2023. L'article 155 de la loi de finances 2020 pour 2021 a en effet modifié plusieurs articles du code de l'urbanisme relatif à la taxe d'aménagement. Les autorisations d'urbanisme délivrées après le 1^{er} janvier 2023 seront exigibles à la date de réalisation définitive des opérations, au sens de l'article 1406 du code général des impôts, c'est-à-dire dans les 90 jours à compter de la réalisation définitive des travaux d'aménagement. Ces nouvelles modalités font courir un risque de non recouvrement de l'impôt en cas d'inachèvement volontaire des travaux ou de non déclaration d'achèvement des travaux, qui pourrait se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. Par ailleurs, le passage d'un dispositif de paiement de cette taxe basé, au 31 décembre 2022 sur la date de délivrance de l'autorisation d'urbanisme, à un dispositif basé sur la date d'exigibilité après l'achèvement des travaux, au 1^{er} janvier 2023, créera de fait pendant une certaine durée une baisse très importante dans la perception des recettes pour les collectivités et les CAUE dont la ressource dépend principalement de la part de la taxe d'aménagement départementale qui leur est dédiée. Cette situation constitue une menace pour le maintien de leurs équipes et pour la continuité du service rendu par les CAUE aux territoires. Cette jonction n'ayant fait l'objet jusqu'à présent d'aucune concertation avec les CAUE notamment, M. le député exprime une très forte inquiétude sur la recette durant cette période transitoire qui durera au moins un an et plus probablement deux. Aussi, il souhaiterait savoir quelles dispositions seront prises pour garantir l'effectivité de la perception des recettes dans les conditions prévues selon le niveau dispositif. Considérant la date d'application fixée à 2023, il demande aussi quelles mesures d'anticipation sont prises pour pallier l'impact financier imminent pour les collectivités et les CAUE durant cette période transitoire.

*Impôts locaux**Taxe d'aménagement*

43066. – 14 décembre 2021. – M. Boris Vallaud attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les conséquences des futures modalités de perception de la taxe d'aménagement pour les ressources des collectivités locales et des CAUE. L'article 155 de la loi de finances 2020 pour 2021 a modifié plusieurs articles du code de l'urbanisme relatif à la taxe d'aménagement ; les autorisations d'urbanisme délivrées après le 1^{er} janvier 2023 seront exigibles à la date de réalisation définitive des opérations, soit dans les 90 jours à compter de la réalisation définitive des travaux d'aménagement. Ces nouvelles modalités font courir un risque de

non recouvrement de l'impôt en cas d'inachèvement volontaire des travaux, qui pourrait se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. Par ailleurs, le passage d'un dispositif de paiement de cette taxe basée au 31 décembre 2022 sur la date de délivrance de l'autorisation d'urbanisme à un dispositif basé sur la date d'exigibilité après l'achèvement des travaux, au 1^{er} janvier 2023, créera de fait pendant une certaine durée une baisse très importante dans la perception des recettes pour les collectivités et les CAUE dont la ressource dépend principalement de la part de la taxe d'aménagement départementale qui leur est dédiée. Cette situation constitue une menace pour le maintien de leurs équipes et pour la continuité du service rendu par les CAUE aux territoires. En conséquence, il lui demande quelles sont les dispositions prises pour garantir l'effectivité de la perception des recettes dans les conditions prévues par le nouveau dispositif et les mesures d'anticipations envisagées pour compenser le risque financier supporté par les collectivités et les CAUE durant cette période transitoire.

Industrie

SCOP des ex-MBF, stratège ou actionnaire, l'État doit agir pour la fonderie

43067. – 14 décembre 2021. – M. François Ruffin interpelle M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance à propos des promesses trahies concernant la fonderie MBF Aluminium dans le Jura. Avant l'été 2021, les promesses ont fleuri pour l'entreprise MBF, dans le Jura, pour les salariés prêts à reprendre leur société en coopérative. Il y aurait, M. le ministre le garantissait, un plan d'action de l'État pour aider les fonderies à « se réinventer ». Du côté de PSA, l'engagement, c'était de maintenir les commandes comme prévu jusqu'à 2025. Renault aiderait également à la construction du projet. Tous ces engagements, les ex-salariés de MBF Aluminium y ont cru, lorsqu'ils portaient leur projet de SCOP. Six mois plus tard c'est la trahison. PSA ne prévoit d'honorer que 30 % des commandes prévues. Renault ne dit toujours pas quand et combien. Et l'État ? Il est absent. L'État est absent alors que leur projet de SCOP, c'est 120 emplois et une industrie stratégique qui peuvent être sauvés. Les machines sont encore en état et l'usine peut rapidement reprendre son activité. Ils ont besoin d'un coup de pouce. Dans cette affaire, l'État doit maintenant concrètement s'impliquer. Directement, avec le ministère de l'économie, des finances et de la relance. Indirectement, comme actionnaire des constructeurs, donneurs d'ordres. Le PDG de Renault explique que les fermetures de fonderies c'est « le sens de l'histoire », mais c'est faux. C'est le sens du business. Ces fermetures sont des délocalisations. Sur les six fonderies menacées ou fermées, cinq sont des fonderies aluminium, pourtant essentielles pour la transition énergétique. En vérité, la France est en train de se faire voler sa production. De plus en plus de voitures électriques sont faites à l'étranger. La Dacia Spring, voiture électrique la moins chère du marché, est 100 % chinoise. La Twingo électrique est faite en Slovénie. Chez PSA, 85 % des modèles électriques sont produits hors de France. Face à ces délocalisations, il existe deux choix : celui de l'intérêt national, qui veut sauver l'industrie du pays et faire entrer la France dans la transition énergétique. Ou celui des profits, qui laisse Renault et PSA commander à l'étranger pour faire des économies et gonfler les actionnaires. Il lui demande de quel côté il est.

Moyens de paiement

Pallier les conséquences juridiques de la « Ley Bitcoin »

43077. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Michel Mis attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les conséquences juridiques de la « Ley Bitcoin », qui définit le bitcoin comme la monnaie nationale, adoptée en juin 2021 par l'Assemblée législative de la République du Salvador. Depuis le 8 septembre 2021, date de l'entrée en vigueur de cette loi, les prix au Salvador peuvent être libellés et réglés en bitcoins, tout comme les dettes libellées en dollars existant précédemment. Cette disposition, au regard du droit international, semble ainsi faire du bitcoin une devise, un instrument d'échange contre des biens ou des services, circulant dans une économie nationale. Cette qualification n'est pas sans conséquence en matière fiscale : elle crée, notamment une insécurité juridique pour les contribuables français réalisant des opérations en bitcoins. En effet, comme le rappelle à juste titre dans la revue de droit fiscal - LexisNexis France - n° 45 du 12 novembre 2021, Pablo Guedon : « le bitcoin ne répond dès lors plus à la qualification des actifs numériques donnée à l'article L. 54-10-1 du code monétaire et financier depuis qu'il a le statut juridique d'une monnaie ». Ce statut pourrait donc avoir des conséquences « manifestes pour les contribuables réalisant des opérations en lien avec la cryptomonnaie, qu'ils soient dans le cadre de la gestion de leur patrimoine privé ou dans celui d'une activité professionnelle : le bitcoin devenu devise, la plus-value réalisée par un particulier ne bénéficie plus de ce régime spécifique réservé aux actifs numériques ». Le bitcoin devenu devise, il entre dans le champ du traitement spécifique aux devises en matière de bénéfices industriels et commerciaux, comme le prévoit l'article 38-4 du code général des impôts : « les écarts de conversion des devises ainsi que des créances et dettes libellées en monnaies étrangères par rapport aux

montants initialement comptabilisés sont déterminés à la clôture de chaque exercice en fonction du dernier cours de change et pris en compte pour la détermination du résultat imposable de l'exercice ». Cette situation place les contribuables français dans une insécurité juridique certaine. Pour toutes ces raisons, il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour que soit établie une position stricte sur l'interprétation des textes fiscaux impactés par cette législation afin d'assurer la sécurité juridique des contribuables français utilisant des bitcoins.

Outre-mer

Répression des fraudes - BIEC - La Réunion

43086. – 14 décembre 2021. – **Mme Karine Lebon** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'absence d'une brigade interrégionale d'enquête de concurrence (BIEC) dans l'océan Indien et ses graves conséquences en matière de répression des fraudes et de cherté de la vie. Une telle brigade est en effet destinée à lutter contre les concentrations et contrôle ainsi la concurrence. Celle-ci serait la première interlocutrice des Réunionnais dans la lutte contre la cherté de la vie puisque la BIEC est chargée d'effectuer de réelles enquêtes de terrain quand la situation l'exige. Alors que l'arc Antilles-Guyane dispose de sa propre BIEC localisée à Fort-de-France, l'arc Réunion-Mayotte dépend de la BIEC de Paris, éloignée des problématiques locales et déjà surchargée par les fraudes parisiennes. Par conséquent, ce sont les enquêtes sur le terrain, les perquisitions qui sont ralenties voire inexistantes. Ce sont de multiples faits illégaux qui ne sont pas découverts ou qui sont tout simplement prescrits. Ce sont des dossiers réunionnais avec des preuves concrètes qui sont en attente depuis 3 ans maintenant. Il est vrai que des agents réunionnais sont sur place et prêts à agir. Ils travaillent notamment au pôle concurrence, consommation, répression des fraudes et métrologie (CCRFM) de la direction de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DEETS) locale. Mais intervenir ne fait pas partie de leurs missions qui sont avant tout d'ordre informatif. Ils sont de ce fait sans cesse mis en attente par la BIEC parisienne alors même que toutes les informations sont réunies et que seule l'intervention manque. Mme la députée rappelle que La Réunion a fait face à de multiples conflits sociaux du fait du coût de la vie qui y est démesurément élevé, problématique une nouvelle fois mise en lumière avec les revendications locales des gilets jaunes en 2020. La loi n° 2012-1270 du 20 novembre 2012 dite loi LUREL, essayant de pallier les spécificités économiques réunionnaises date déjà d'une décennie : cette loi a permis des améliorations, notamment avec une régulation efficace et toujours clef du prix des produits pétroliers, mais aussi la mise en place théorique d'un bouclier qualité prix (BPQ) sur certains produits. Cependant, la lutte contre la répression des fraudes ne saurait se limiter à ces mesures. Mme la députée souligne également que de manière préoccupante, l'encadrement des monopoles voulu par la loi de 2012 est défaillant, en témoignent les prix exorbitants dans le secteur automobile ou celui des transports aériens. Francis Armand, délégué interministériel de la concurrence outre-mer en tirait lui-même la conclusion lors de son audition le 11 avril 2009 par la délégation aux outre-mer de l'Assemblée nationale : « la concurrence semble effective uniquement dans les grandes surfaces, dans la téléphonie ou encore dans le secteur bancaire ». Et même dans ces domaines, des différences importantes avec l'Hexagone qui ne peuvent s'expliquer uniquement par les coûts d'importation subsistent. La création d'une brigade locale résonne donc comme une exigence. Et le coût d'une telle mesure sera quasi-nul puisqu'il s'agira principalement de réunir des agents locaux du pôle CCRFM de la DEETS réunionnaise au sein d'une même structure. Mme la députée demande au ministre qu'une BIEC-océan Indien (arc Réunion-Mayotte) soit mise en place. Elle souhaite également savoir si le Gouvernement prévoit au moins d'ordonner que la prescription s'arrête au moment du signalement des dossiers ultramarins, sans quoi cela constitue une discrimination juridique envers les outre-mer.

Pharmacie et médicaments

Industrie vétérinaire

43095. – 14 décembre 2021. – **M. Philippe Berta** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'importance stratégique du développement et de la relocalisation de l'industrie vétérinaire dans la lutte contre les épidémies. En effet, de la santé animale dépend la santé humaine. Considérant que 75 % des maladies infectieuses émergentes sont des zoonoses, le concept de « *one health* » prend tout son sens et rend capital pour la santé humaine l'investissement dans les traitements vétérinaires. De plus, la pandémie de covid-19 a confronté la France à des situations de pénuries, en kétamine par exemple. Or si cette molécule est produite dans les mêmes conditions pour la santé humaine et la santé animale, la mobilisation des capacités françaises vétérinaires pour répondre à la pénurie n'a pas été au rendez-vous. En conséquence, il lui demande si une réflexion est en cours pour développer la dimension stratégique de la production industrielle vétérinaire sur le territoire.

*Presse et livres**Pénurie de papier - Imprimeurs*

43103. – 14 décembre 2021. – Mme **Françoise Dumas** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la pénurie actuelle de papier ainsi que les conséquences engendrées par celle-ci. La production de papier connaît une baisse conséquente, qui soulève de grandes difficultés d'approvisionnement pour les professionnels du secteur de l'imprimerie et divers secteurs économiques. Ils sont d'ailleurs confrontés à une hausse substantielle du prix du papier, plus de 30 % en un an. Cette situation est aggravée par la perte de nombreux fabricants de papier sur le territoire français. Les acteurs économiques demeurent toutefois mobilisés pour répondre au mieux aux besoins de leurs clients et répondre dans des délais raisonnables aux différentes commandes, dans un contexte de grande tension. À ce titre, elle lui demande de préciser les actions envisagées pour soutenir et accompagner les secteurs pénalisés par cette conjoncture.

*Taxe sur la valeur ajoutée**Abaissements taux de TVA sur les « produits covid »*

43136. – 14 décembre 2021. – M. **Vincent Descoeur** appelle l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'abaissement du taux de TVA à 5,5 % sur les masques et les tenues de protection et produits d'hygiène adaptés à la lutte contre la propagation du coronavirus, qui a été instauré par la loi n° 2020-473 du 25 avril 2020 de finances rectificative pour 2020 et qui est applicable jusqu'au 31 décembre 2020. Cet abaissement a permis à de nombreuses associations et établissements privés ne pouvant déduire la TVA de leurs achats de mieux s'équiper face à la crise que l'on connaît. Par ailleurs, les établissements publics (dont les centres hospitaliers) qui négocient leurs budgets en TTC (toutes taxes comprises) ont pu bénéficier de cet abaissement. Aussi, il paraît impensable, alors qu'on en train de subir une cinquième vague, que le taux de TVA soit porté à 20 % à partir du 1^{er} janvier 2022. De nombreuses associations s'inquiètent de cette augmentation de 14,5 % du coût de leurs équipements, qui s'ajouterait à l'augmentation du coût des transports et des prix des matières premières. Aussi, il lui demande si le Gouvernement envisage avec raison de prolonger jusqu'à la fin de la crise sanitaire cette mesure d'abaissement de la TVA sur les masques, tenues de protection et produits d'hygiène utilisés dans la lutte contre la prolongation du coronavirus.

*Taxe sur la valeur ajoutée**Taux sur les produits contre la propagation de la covid*

43137. – 14 décembre 2021. – Mme **Christine Hennion** attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'application des taux réduits de TVA appliqués aux produits adaptés à la lutte contre la propagation du virus covid-19 applicables jusqu'au 31 décembre 2021. Depuis plus d'un an, l'abaissement exceptionnel et bénéfique du taux de TVA sur les produits covid, passant de 20 % à 5,5 % a permis à de nombreuses associations et établissements privés ne pouvant déduire la TVA de leurs achats de mieux s'équiper face à la crise que l'on a connue jusqu'à ce jour. De même, des établissements publics (dont les centres hospitaliers) qui négocient leurs budgets en TTC (toutes taxes comprises) et non en hors taxes ont pu bénéficier de cet abaissement. Anticipant la fin des taux réduits et le retour au taux normal au 1^{er} janvier 2022, on assiste pour des raisons budgétaires à un surplus de commande pour « stocker » des masques, gels et tenues de protection alors même que certains acteurs subissent de nouveau des épisodes de pénurie en pleine reprise épidémique. Il paraît difficile d'envisager de maintenir ce calendrier fiscal avec l'arrivée sur le territoire français du variant Omicron et les protocoles sanitaires revus à la hausse. Afin de redoubler de vigilance, protection et gestes barrières sont plus que jamais à maintenir avec toujours les mêmes incitations fiscales. Il serait dommage que certains établissements, des entreprises ou des associations baissent la garde pour des raisons budgétaires. Elle lui demande son avis sur ce sujet.

*Tourisme et loisirs**Sur la fermeture des discothèques dans le contexte de la crise sanitaire*

43138. – 14 décembre 2021. – Mme **Catherine Pujol** interroge M. le **ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'annonce de la nouvelle fermeture des discothèques. Le Premier ministre Jean Castex a annoncé la fermeture administrative de toutes les discothèques le lundi 7 décembre 2021 pour une durée de quatre semaines à compter du vendredi 10 décembre 2021 et jusqu'au 7 janvier 2022. Cette annonce est légitimement contestée par les professionnels du secteur qui ont scrupuleusement respecté les mesures sanitaires en vigueur. Les discothèques,

fermées durant seize mois, n'ont rouvert que le 9 juillet 2021, avec un protocole sanitaire particulièrement strict. Les gérants de boîtes de nuit déplorent un traitement particulier alors que les restaurants, cinémas, musées et théâtres ont rouvert les premiers tout comme les clubs libertins ou les cafés dansants. Depuis le 9 juillet 2021, les exploitants ont suivi avec une rigueur remarquable l'ensemble du contenu du protocole sanitaire qui leur a été imposé. Le Gouvernement stigmatise toute une profession qui a déjà payé un très lourd tribut dans la crise sanitaire avec 16 mois de fermeture administrative, aucun autre secteur n'a subi le même traitement. Après seulement cinq mois d'activité, tout un secteur va désormais se retrouver dans une situation financière extrêmement précaire. Une nouvelle fois, en l'absence de solutions rapides et de perspectives d'avenir, de nombreux gérants de discothèques se verront dans l'obligation de fermer définitivement leurs établissements, avec toutes les conséquences économiques et sociales que cela produirait. Elle lui demande de mettre en place immédiatement les mesures d'aide pour compenser la fermeture des établissements de nuit. Elle lui demande de préciser les mesures d'accompagnement qui seront mises en place pour limiter les conséquences financières de cette fermeture.

Travailleurs indépendants et autoentrepreneurs

Utilisation du statut d'auto-entrepreneur dans le domaine des travaux publics

43143. – 14 décembre 2021. – Mme Nathalie Serre attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur le statut d'autoentrepreneur dans les domaines agricoles, viticoles, des terrassements et des conducteurs d'engins. Si celui-ci est une réussite reconnue, certains abusent des avantages qu'il offre et détournent son but premier. Usant de leur statut, les autoentrepreneurs proposent des prestations de service à des sociétés de travaux publics. Sans obligation d'obtenir une capacité de transport, de FIMO, ou de cotiser à la médecine du travail, ils exercent pourtant les mêmes travaux et conduisent parfois les mêmes engins que leurs concurrents qui, eux, sont soumis à ces contraintes. En outre, leur statut leur permet une exonération de charge les deux premières années. En l'absence des qualifications et attestations sus-citées, les autoentrepreneurs ne sont pas couverts par une assurance décennale et les éventuelles défaillances engendrées par leur travail sont à la charge de leur client. Cet ensemble d'avantages et de non-obligations en faveur des autoentrepreneurs engendre une concurrence déloyale et une pénurie de main-d'œuvre chez les sociétés de travaux publics, dont les salariés optent pour le statut d'autoentrepreneur. Face aux problèmes de recrutement, les entreprises de travaux publics sont contraintes de faire appel à ces prestataires pour assurer leurs chantiers. Il est difficilement compréhensible que ces métiers puissent être exercés par des personnes sans garantie de qualification réelle et sans garantie d'assurance pour le consommateur. Elle aimerait donc savoir s'il entend prendre des mesures pour modifier le statut de l'autoentrepreneur ou s'il envisage la sortie des domaines agricoles, viticoles, des terrassements et des conducteurs d'engin du régime de l'autoentrepreneur.

Urbanisme

Les inquiétudes des élus et des présidents des CAUE

43145. – 14 décembre 2021. – M. Didier Quentin appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les inquiétudes des élus et des présidents des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) devant le nouveau dispositif de perception de la taxe d'aménagement qui devrait être appliqué à compter de janvier 2023. En effet, l'article 155 de la loi de finances pour 2021 a modifié plusieurs articles du code de l'urbanisme relatif à la taxe d'aménagement. Les autorisations d'urbanisme délivrées après le 1^{er} janvier 2023 seront exigibles à la date de réalisation définitive des opérations, au sens de l'article 1406 du code général des impôts, c'est-à-dire dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la réalisation définitive des travaux d'aménagement. Ces nouvelles modalités font courir un risque de non-recouvrement de l'impôt, en cas d'inachèvement volontaire des travaux ou de non-déclaration d'achèvement des travaux, qui pourrait se traduire par une diminution des ressources des collectivités locales. Par ailleurs, le passage d'un dispositif de paiement de cette taxe fondé, au 31 décembre 2022, sur la date de délivrance de l'autorisation des travaux, au 1^{er} janvier 2023, créera de fait, pendant une certaine durée, une baisse très importante dans la perception des recettes pour les collectivités et les CAUE, dont la ressource dépend principalement de la part de la taxe d'aménagement départementale qui est leur est dédiée. Une telle situation constituera donc une menace pour le maintien des équipes des CAUE et pour la continuité des services qu'ils rendent aux territoires. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre afin de pallier l'impact financier, pour les collectivités et les CAUE, de la mise en œuvre des futures modalités de perception de la taxe d'aménagement, durant cette période transitoire.

ÉDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

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

N^{os} 27544 Jean-Claude Bouchet ; 29601 Jean-Claude Bouchet ; 33307 Jean-Luc Lagleize ; 34930 Mme Marie-Ange Magne ; 35948 Mme Bénédicte Peyrol ; 37421 Jean-Claude Bouchet ; 38465 Jean-Claude Bouchet.

*Enseignement**Appréciation d'un critère environnemental dans les mutations des enseignants*

43045. – 14 décembre 2021. – M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur le processus de mutation interdépartementale et inter-académiques des enseignants du premier et du second degré. Pour obtenir une mutation, de nombreux paramètres selon les disciplines scolaires, les corps, les niveaux d'enseignement et les zones géographiques rentrent en ligne de compte. Toutes les demandes de mutation, interdépartementales ou inter-académiques, sont classées en fonction d'un barème individuel où le nombre de points dépend de l'échelon, de l'ancienneté, de la situation familiale, de l'état de santé mais aucun critère géographique n'est observé dans l'instruction des demandes de mutations des personnels de l'éducation nationale. Or à l'heure où les pouvoirs publics mettent en œuvre des politiques publiques de plus en plus ambitieuses en faveur de la réduction des gaz à effet de serre en limitant, notamment, les déplacements carbonés, il est incongru que des enseignants parcourent plusieurs dizaines de kilomètres par jour, voire plusieurs centaines, pour rejoindre leur lieu d'exercice. Aussi, il lui demande dans quelle mesure un tel critère d'appréciation dans le processus de mutation puisse être étudié.

*Enseignement**Lutte contre la glossophobie chez les jeunes*

43046. – 14 décembre 2021. – M. Bernard Perrut interroge M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur la place de la glossophobie chez les jeunes. La prise de parole en classe, les exposés effectués devant ses camarades, la récitation de poésie, l'évaluation en cours de musique ou la correction d'exercices au tableau sont autant d'exemples de situations du quotidien scolaire qui confrontent l'élève à une anxiété spécifique liée à l'oralité en public. Pourtant, ces difficultés de l'exercice de prise de parole orale en public (ou glossophobie) sont trop souvent méconnues dans le cadre scolaire, qui ne permet pas aujourd'hui de préparer de manière efficace les jeunes à cet exercice particulier, pourtant indispensable dans la future vie étudiante et professionnelle de ces derniers. Au regard de la diversité des facteurs susceptibles d'influencer la capacité d'un élève à prendre la parole en public (cadre familial, confiance en soi, etc.), cette dernière n'apparaît par ailleurs pas comme quelque chose d'inné mais comme une compétence qui s'acquiert et se travaille au et fil des années. Dans une société qui prône l'égalité des droits et l'égalité des chances, il apparaît ainsi plus que jamais essentiel de faire de l'exercice de prise de parole en public une véritable compétence enseignée aux jeunes dans le cadre de leur parcours éducatif ; c'est pourquoi il souhaiterait connaître les engagements du Gouvernement en ce sens, notamment à travers une sensibilisation et formation des enseignants à la glossophobie.

*Enseignement**Prime aux personnels exerçant dans les établissements en éducation prioritaire*

43047. – 14 décembre 2021. – M. Vincent Descoeur appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur l'incompréhension que suscite auprès du monde éducatif l'exclusion des personnels AED (assistant d'éducation) et AESH (accompagnants des élèves en situation de handicap) du bénéfice de la prime attribuée à tous les personnels exerçant dans les établissements en éducation prioritaire. De nombreux amendements visant à revenir sur cette injustice et permettant de rétablir une égalité de traitement des agents soumis aux mêmes sujétions en éducation prioritaire ont été proposés dans le cadre du projet de loi de finances en cours d'examen mais ont été systématiquement rejetés par le Gouvernement. Comme le Syndicat des enseignants de l'UNSA, il lui demande de corriger cette injustice qui touche des agents, qui, qui plus est, sont les plus faiblement rémunérés. Il lui demande donc s'il entend revenir sur cette situation inégalitaire.

*Personnes handicapées**AESH / PIAL*

43090. – 14 décembre 2021. – M. Boris Vallaud attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur la situation des accompagnants d'élèves en situation de handicap (AESH) engagés au sein des pôles inclusifs d'accompagnement localisés (PIAL). Chargés de l'aide humaine, les AESH sont des personnels ayant pour mission de favoriser l'autonomie de l'élève en situation de handicap. Ils interviennent au titre de l'aide humaine individuelle, de l'aide humaine mutualisée ou de l'accompagnement collectif. Ils sont des acteurs indispensables à la mise en place d'une école pleinement inclusive, pour offrir à chaque élève, de la maternelle au lycée, une scolarité adaptée à ses besoins. Organisés au sein des PIAL, les AESH, en charge des accompagnements individuels, sont amenés à s'occuper d'un nombre plus important d'élèves, à accepter de se rendre dans des écoles loin de leurs domiciles, pour un salaire moyen de 775 euros, en dessous du seuil de pauvreté. Pour nombre des AESH, les PIAL participent à une dégradation des conditions de travail, une précarisation accrue en raison des effectifs à accompagner et d'une diminution des heures attribuées impactant toute la communauté éducative, les élèves et leurs familles. Contractuels de la fonction publique, exclus d'un cadre de travail valorisant, les AESH expriment leurs difficultés quant à une prise en charge des élèves pour leur assurer un enseignement correct, individuel et adapté à leurs besoins. En conséquence il lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement visant la revalorisation des conditions de travail des AESH en vue de favoriser l'inclusion des élèves en situation de handicap.

*Produits dangereux**Désamiantage des écoles*

43105. – 14 décembre 2021. – M. Raphaël Gérard appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports sur la situation de l'école maternelle de Germignac, petite commune rurale située au sein de sa circonscription. Le bâtiment construit dans les années 1970 contient des matériaux amiantés, notamment au niveau de la couverture, des dalles de plafond et des sols. Suite à des analyses réalisées à la demande de la mairie, la décision a été prise de procéder à la fermeture du bâtiment, entraînant le déplacement temporaire des enseignants et des élèves au centre de loisirs de Saint Martial de Né au cours de l'année scolaire 2020-2021. Il incombe à la commune propriétaire du bâti scolaire de prendre en charge les coûts liés au retrait de l'amiante. Il existe différents dispositifs permettant un accompagnement des collectivités pour ces opérations par l'État notamment dans le cadre de la politique de la ville, du soutien aux zones rurales ou encore de la dynamisation des cœurs de ville. En revanche, ces dispositifs ne couvrent pas les coûts liés au relogement des élèves et des personnels. Depuis la rentrée 2021, une des classes de maternelle est installée dans la salle des associations tandis qu'une classe élémentaire est abritée au sein d'un préfabriqué installé au sein de la cour de récréation de l'école primaire. Cette solution de remplacement a engendré des coûts importants pour la commune afin de financer la location, la pose de préfabriqués et l'aménagement d'une classe de CP et d'un dortoir de maternelle. Le syndicat intercommunal à vocation scolaire a également été mis à contribution pour acheter les équipements nécessaires (achats de lits, chaises, rangements). Cette charge est difficilement supportable pour la commune sur le moyen terme eu égard aux faibles ressources fiscales dont elle dispose. Dans ce contexte, il l'interroge sur la possibilité pour le ministère de débloquer un fonds de secours permettant de prendre une partie de ces coûts et de garantir la scolarisation des élèves concernés pendant la période des travaux.

8783

ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES, DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

*Femmes**Gestion par les services sociaux des femmes victimes de violences conjugales*

43051. – 14 décembre 2021. – M. Robin Reda alerte Mme la ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée de l'égalité entre les femmes et les hommes, de la diversité et de l'égalité des chances, sur le suivi par les services sociaux des violences conjugales faites aux femmes. Alerté par de nombreuses victimes et familles, M. le député est préoccupé par la gestion parfois distante des femmes victimes de violences conjugales. Alors que ces dernières entament une démarche très délicate voire dangereuse pour elles et leurs proches, certaines se retrouvent malheureusement confrontées à des propos durs et inadaptes de la part des personnes qui les suivent. L'aide qui en découle n'est pas satisfaisante et peut mener à des situations aggravées pour ces femmes. Toutes les personnes qui

accompagnent les femmes victimes de violences conjugales doivent être spécialisées dans leur prise en charge. Il lui demande quelles sont les actions qui seront mises en œuvre afin que la prise en charge des femmes victimes de violences conjugales soit toujours adaptée.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

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

N° 36819 Julien Ravier.

Enseignement supérieur

Droit à la poursuite d'études

43048. – 14 décembre 2021. – **Mme Valérie Rabault** interroge **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur les difficultés rencontrées par les étudiants ayant obtenu une licence à intégrer une formation en master. La loi du 23 décembre 2016 portant adaptation du deuxième cycle de l'enseignement supérieur français au système licence-master-doctorat a instauré un droit à la poursuite d'études garanti par l'État pour chaque titulaire d'une licence. Concrètement, ce droit consiste à ce que tout étudiant titulaire d'une licence n'ayant reçu aucune réponse positive à ses demandes d'admission en première année de master puisse formuler un recours auprès du recteur de sa région académique, celui-ci devant en retour lui proposer, après accord des chefs d'établissements concernés, au moins trois propositions d'admission dans une formation en master. En parallèle, le site « trouvermonmaster.gouv.fr » a été créé en 2017 pour orienter les étudiants dans leurs démarches et leurs demandes de recours. Toutefois, le rapport publié par le Haut Conseil de l'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur (Hcéres) en avril 2021 pointe que « le taux de demandes ayant été acceptées par les universités est en baisse constante depuis 2017 ». Ainsi, sur les 7 148 saisines formulées en 2020, seules 1 486 ont été acceptées et ont permis à un étudiant de trouver une formation en master, soit 20,8 % des demandes formulées. En 2017, c'était plus d'une demande sur trois (34,3 %) qui était acceptée. Face aux difficultés rencontrées par le Gouvernement pour garantir l'effectivité de ce droit à la poursuite d'études, un décret modifiant les conditions de recours des étudiants a été publié le 19 mai 2021, avec une première mise en œuvre à la rentrée 2021. Aussi, elle souhaiterait qu'elle lui indique, par académie, le nombre de recours qui ont été formulés par les étudiants à la rentrée 2021, le nombre de ces recours qui ont été jugés recevables, le nombre de propositions de formation qui ont été faites sur cette base aux étudiants et le nombre de ces propositions qui ont été acceptées par les étudiants. Plus globalement, elle souhaiterait connaître le bilan qu'elle fait de l'application de ce nouveau décret pour la rentrée 2021 et, le cas échéant, les ajustements qu'elle entend mettre en œuvre pour corriger les dysfonctionnements constatés et faire respecter le droit à la poursuite d'études instauré en 2016.

8784

EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

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

N° 40562 Jean-Marie Sermier.

Frontaliers

Cofinancement Commission européenne - programme EURES-transfrontalier

43058. – 14 décembre 2021. – **M. Ludovic Mendes** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur le programme de la Commission européenne (CE) du réseau EURES-transfrontalier de la Grande région (Sarre-Lorraine-Luxembourg-Rhénanie-Palatinat-Wallonie-Communauté germanophone de Belgique) visant à faciliter la libre circulation des travailleurs au sein des États membres de l'UE. L'EURES-transfrontalier, regroupant une vingtaine de partenaires et coordonnée par Pôle emploi Grand Est, propose de nombreux services en matière de mobilité professionnelle et de marché de l'emploi. Pour mener à bien son activité, EURES-transfrontalier se positionne tous les deux ans sur un appel à propositions de la CE. Cet appel repose sur des actions sur fonds propres et sur des actions cofinancées. Or pour 2022-2023, il semble que le cofinancement

envisagé de la part de la CE soit en diminution de 50 % au regard des exercices précédents. Cette diminution risque de compromettre les actions prévues par l'EURES-transfrontalier au détriment des travailleurs transfrontaliers, nombreux en région Grand Est. Il lui demande de confirmer une telle diminution et souhaite connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de permettre à l'EURES-transfrontalier de maintenir ses actions.

Organisations internationales

Vote de la France en faveur de la résolution concernant Jérusalem

43081. – 14 décembre 2021. – **Mme Constance Le Grip** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur le vote français en faveur de la résolution A/76/L.16 concernant Jérusalem, adoptée le 1^{er} décembre 2021 par l'Assemblée générale des Nations unies. Portée par l'Autorité palestinienne et plusieurs pays arabes, cette résolution intitulée « Jérusalem » demande notamment « que le *statu quo* historique soit respecté verbalement et en pratique dans les lieux saints à Jérusalem », ignorant ainsi totalement le fait que l'État d'Israël maintienne strictement le *statu quo* dans ces lieux. Adoptée par 129 voix pour, 11 voix contre et 31 abstentions, cette résolution va encore plus loin. Certes, elle réaffirme « l'importance et le caractère sacré de la ville de Jérusalem pour les trois religions monothéistes ». Mais le Mont du Temple (Har Habayit en hébreu), considéré comme le site le plus sacré du judaïsme, est uniquement désigné par sa dénomination musulmane Haram al-Sharif (esplanade des mosquées). Cette omission volontaire de la désignation juive ainsi que des liens des juifs et des chrétiens avec ce site est inacceptable. En effet, Jérusalem est un symbole pour plusieurs religions, comme l'a rappelé le Royaume-Uni, soutenu entre autres par la Norvège, le Brésil ou l'Union européenne qui a insisté sur le vocable « Haram al-Sharif / Mont du Temple ». Le fait que la France ait apporté son soutien à cette résolution, contrairement à ses partenaires européens comme la République tchèque et la Hongrie qui ont voté contre, ou encore l'Allemagne et les Pays-Bas qui se sont abstenus, soulève de nombreuses incompréhensions. Pour rappel, le projet de résolution n'avait pas été adopté ces deux dernières années en raison de l'absence d'accord entre les États sur le langage à utiliser concernant les lieux saints. Elle souhaite donc connaître les raisons qui ont amené le Gouvernement à apporter son soutien à cette résolution.

Politique extérieure

Commission internationale sur les discriminations religieuses en Inde

43099. – 14 décembre 2021. – **M. Jacques Marilossian** attire à nouveau l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur le traitement des minorités religieuses dans plusieurs États de l'Inde. L'année 2021 a été marquée encore par des actions de discrimination religieuse visant les citoyens indiens convertis au christianisme ou à l'islam. L'ONG Portes ouvertes a publié un rapport élaboré par des chercheurs de la *London School of Economics and Political Science* dans lequel elle formule plusieurs recommandations pour répondre aux politiques de discrimination religieuse menées dans plusieurs États indiens notamment en Uttar Pradesh. La première et la plus importante de ces recommandations consiste à ce que « la communauté internationale (mette en place) de toute urgence une commission internationale afin d'établir des données factuelles sur la violence et les autres violations des droits de l'Homme à l'encontre des minorités religieuses en Inde ». Cette commission serait chargée « d'examiner les cas déjà documentés et de créer un mécanisme de surveillance internationale comprenant une formation de terrain en collecte de données pour les membres du Gouvernement et de la société civile qui devraient participer à la documentation des cas d'intolérance, de violence et de discrimination envers les minorités religieuses en Inde ». Dans une précédente réponse du 26 janvier 2021 (question écrite n° 33407), le Gouvernement a rappelé la position vigilante de la France sur les libertés individuelles en Inde et dans le monde, ainsi que les garanties de la Constitution indienne relatives à la liberté religieuse. Sans faire à nouveau d'ingérence, il souhaite connaître l'avis du Gouvernement concernant la nouvelle recommandation de créer une commission internationale en vue d'enquêter sur les discriminations religieuses en Inde.

Transports aériens

Accord ciel ouvert avec le Qatar : attention au risque de concurrence déloyale !

43139. – 14 décembre 2021. – **M. Nicolas Meizonnet** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** au sujet de l'accord récent concernant les services aériens entre le Qatar d'une part et l'Union européenne et ses membres d'autre part. Il s'inquiète de la signature le 18 octobre 2021 d'un tel accord de libre-échange qui risque de désavantager considérablement les compagnies aériennes françaises et européennes dans le

cadre d'une ouverture progressive et illimitée des droits de trafic entre les signataires. En effet, il existe un déséquilibre certain dans cet accord compte tenu de la faiblesse du marché qatari par rapport à celui bien plus avantageux offert par l'Union européenne (3 millions d'habitants contre 447 millions). Il souligne qu'une réciprocité équitable n'est pas, dans ces conditions, clairement assurée et que les compagnies européennes n'ont aucun intérêt à augmenter leurs capacités au Qatar. Il précise que la direction d'Air France-KLM « regrette la signature de cet accord qui est de nature à renforcer la situation concurrentielle au départ de la France et des Pays-Bas à un moment où la crise du covid impacte toujours fortement son activité ». Par ailleurs, il relève, s'agissant de l'activité cargo, que ce contrat offre à Qatar Airways un droit de cinquième liberté qui lui permet d'effectuer des transports de fret entre l'UE et n'importe quel pays tiers, ce qui évidemment profitera en premier lieu à la compagnie qatarie. Il redoute également que les obligations sociales et concurrentielles imposées en contrepartie ne soient pas, en l'absence de mesures coercitives, respectées par un pays appliquant des conditions d'emploi rétrogrades et bénéficiant largement de subventions étatiques. Aussi, il demande si cet accord, qui est entré en vigueur, il le déplore, dès sa signature et avant même sa ratification par les parlements nationaux, ne constitue pas une concurrence déloyale qui à terme peut s'avérer mortifère pour les compagnies aériennes.

INSERTION

Numérique

Mesures contre l'« illectronisme ».

43080. – 14 décembre 2021. – M. Fabrice Brun attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion, chargée de l'insertion, sur la question suivante. Selon une étude de l'Insee de 2019 et confirmée par le rapport du Sénat de 2020, 17 % des Français sont en « illectronisme » profond et 35 % d'entre eux éprouvent des difficultés dans l'usage du numérique. Ce phénomène touche toutes les classes d'âge de la population française : les jeunes éloignés du numérique dans leur recherche d'emploi, les classes d'âges intermédiaires peu formées au numérique, les aînés, souvent en difficulté quand ils sont confrontés aux nouvelles plateformes des services publics dédiées à la déclaration des revenus en ligne ou encore à la prise de rendez-vous pour la vaccination covid-19. Partant du principe que la société du tout numérique aggrave les inégalités, il lui demande les mesures envisagées par le Gouvernement pour lutter contre l'« illectronisme ».

INTÉRIEUR

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

N^{os} 14215 Jean-Michel Jacques ; 14790 Mme Valérie Beauvais ; 27221 Jean-Claude Bouchet ; 31466 Xavier Paluszkiwicz ; 31543 Jean-Michel Mis ; 33184 Xavier Paluszkiwicz ; 33187 Xavier Paluszkiwicz ; 38574 Mme Valérie Beauvais ; 38649 Mme Florence Lasserre.

Administration

Numérisation des prises de rendez-vous pour les titres de séjour

42997. – 14 décembre 2021. – M. Robin Reda alerte M. le ministre de l'intérieur sur la difficulté engendrée par la numérisation des prises de rendez-vous dans les démarches de séjour en France. De nombreux élus font état d'une hausse conséquente des demandes d'administrés en rapport avec leur difficulté à obtenir un rendez-vous en préfecture ou sous-préfecture dans le cadre d'une demande de titre de séjour. C'est au rôle de l'État d'assurer la gestion des demandes de titres de séjour. Les élus méconnaissent la plupart du temps les situations personnelles des demandeurs et des particularités de ces situations et surtout, n'ont pas la compétence de délivrance de titres de séjour. Néanmoins, les sollicitations d'aide à la prise de rendez-vous persistent auprès des élus locaux du fait des problèmes de prise de rendez-vous qui perdurent. Il lui demande son avis sur ce sujet.

*Crimes, délits et contraventions**Informations sur la mise en œuvre de l'amende forfaitaire délictuelle*

43035. – 14 décembre 2021. – **M. Robin Reda** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la mise en œuvre du dispositif d'amende forfaitaire délictuelle. Suite à la généralisation du dispositif annoncée en septembre 2020 rappelant la volonté de lutter contre l'usage de stupéfiants dans l'espace public, un besoin d'informations est exprimé quant au déploiement sur le territoire national et notamment la formation des agents, leur équipement en matériel dédié à la verbalisation, sur le nombre d'amendes forfaitaires délictuelles dressées mais également leur recouvrement, sur les différences de déploiement entre la police nationale, la gendarmerie nationale et l'inclusion des polices municipales. Il lui demande de lui transmettre les informations.

*Élections et référendums**Radiation des jeunes adultes des listes électorales*

43038. – 14 décembre 2021. – **Mme Bérengère Poletti** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la radiation des jeunes adultes des listes électorales. Selon le Code électoral, le maire est chargé de contrôler la régularité de la liste électorale de sa commune avant chaque scrutin, ou en l'absence d'un scrutin, au moins une fois par an. L'élu est habilité à radier, à l'issue d'une procédure contradictoire, les électeurs qui ne remplissent plus les conditions d'attache communale permettant de demeurer inscrits sur la liste électorale de la commune, c'est-à-dire tout électeur qui n'y réside plus ou qui ne participe plus aux contributions directes communales. Après en avoir notifié à l'intéressé, une Commission de contrôle composée d'un représentant du Conseil municipal, d'un délégué de l'administration désigné par le Préfet, d'un délégué désigné par le Président du Tribunal de Grande Instance, statue sur cette décision de radiation. Si l'électeur concerné ne peut prouver son attache communale selon les critères précités, il est radié des listes électorales. Cependant, cette procédure exclut les jeunes adultes qui vivaient dans la commune avec leurs parents qui y demeurent toujours. Elle exclut des jeunes citoyens qui conservent des liens étroits avec la collectivité malgré leur déménagement, souvent par obligation professionnelle. Parfois, ces derniers sont très investis dans leur commune d'origine et notamment dans des associations où ils n'hésitent pas à occuper des fonctions à responsabilités. Ces jeunes citoyens ne souhaitent pas être radiés des listes électorales de leur commune d'origine afin de pouvoir continuer à voter accompagnés de leurs proches. À l'heure où l'abstention bat des records en France, cette procédure de radiation est mal perçue par la jeunesse. Car si l'inscription sur les listes électorales est en théorie obligation, de nombreux jeunes électeurs radiés n'effectueront pas cette démarche. C'est pourquoi Mme la députée interpelle M. le ministre et lui demande si cette procédure de radiation des listes électorales pourrait faire l'objet d'une révision.

*Élections et référendums**Simplification des listes de validité des bulletins de vote d'une élection*

43039. – 14 décembre 2021. – **M. Jean-Michel Jacques** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'obligation de décompte et de catégorisation des bulletins annulés lors du dépouillement d'un vote. En effet, la rédaction du procès-verbal d'une élection suppose de retranscrire le décompte des bulletins nuls par bureau de vote et la raison de cette annulation, selon les conditions de l'article L. 66 du code électoral. Sachant qu'il n'existe pas de modèle uniformisé de cette liste au niveau national, qui pourrait alors être mise à la disposition des communes et qu'une vingtaine de conditions sont liées à l'annulation d'un bulletin de vote, chaque commune doit établir, pour les scrutateurs mobilisés, la liste détaillant les raisons liées à la validité et à l'annulation du bulletin qui seront alors retranscrites dans le procès-verbal de l'élection. Cette obligation de catégorisation des bulletins nuls rend complexe et fastidieux le travail de dépouillement pour les scrutateurs mobilisés à chaque bureau de vote. Par ailleurs, à cela s'ajoute une difficulté croissante pour les communes de mobiliser des scrutateurs lors de chaque élection. Aussi, s'interrogeant sur l'intérêt de détailler précisément les raisons liées à l'annulation d'un bulletin de vote dans le procès-verbal de l'élection, il souhaiterait savoir ce que le Gouvernement entend mettre en place pour faciliter les opérations de dépouillement d'une élection et ainsi le travail des scrutateurs.

*Internet**Inflation des arnaques par courriel et hausse de la cybercriminalité*

43071. – 14 décembre 2021. – **M. Hubert Julien-Lafferrière** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'inflation exponentielle d'envois de courriers malveillants en tous genres, déjà constatée depuis quelques années. Ces courriers frauduleux envoyés par des personnes mal intentionnées, également appelés *phishing* ou

hameçonnage et réclamant des renseignements personnels voire des virements bancaires par voie de chantage, constituent un fléau grandissant au sein de la population, qui se retrouve désemparée face à ces arnaques de plus en plus fréquentes et réalistes. En plus d'imiter les cachets de la police nationale et de la gendarmerie, certains pirates arrivent désormais à détourner jusqu'à l'adresse électronique sécurisée « @interieur.gouv.fr », normalement strictement réservée aux agents du ministère de l'intérieur. Cela crée en conséquence une grande confusion pour des personnes n'étant pas assez informées des activités cybercriminelles, ou peu à l'aise avec l'informatique et qui ne cherchent pas à creuser plus loin que l'origine du message et l'adresse électronique. On dispose pourtant, à l'heure actuelle, de bon nombre de moyens techniques à l'instar d'Europol, dont l'un des rôles est de protéger l'Europe notamment contre la cybercriminalité, ainsi que de nombreuses autres plateformes officielles de signalement comme PHAROS ou Signal-spam. Or, en France, on constate un déficit de responsables de la sécurité des systèmes d'informations, ainsi qu'une regrettable pénurie de spécialistes. Par ailleurs, au sein de la plateforme officielle du ministère de l'intérieur, « Info-escroqueries », on constate une certaine désinvolture quant aux appels des citoyens qui souhaitent mettre fin à ces incessants abus, offrant ainsi peu de solutions. Il y a donc de nombreux moyens mis à disposition mais peu d'actions ni de vraie volonté, ce qui laisse le champ libre à ces personnes mal intentionnées de continuer ces agissements totalement illégaux au détriment des plus fragiles et des laissés-pour-compte de la fracture numérique, personnes âgées en premier lieu. Il l'interroge donc sur les moyens qu'il envisage de mettre en œuvre afin de stopper ces menaces, qui représentent un réel problème pour la société, qu'il espère les plus rapides et les plus dissuasifs possible.

Nuisances

Gyrophares des véhicules de cabinet

43078. – 14 décembre 2021. – **Mme Brigitte Kuster** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur l'usage fait des gyrophares pour le parc des véhicules ministériels. En effet, de nombreux ministères mettent à disposition des cadres de leur cabinet - directeurs de cabinet, chefs de cabinets et leurs adjoints - un chauffeur pour faciliter leurs déplacements. Il apparaît que ces véhicules sont le plus souvent équipés de gyrophares et d'avertisseurs sonores, alors que de nombreux Parisiens sont victimes de la pollution sonore et se plaignent du bruit occasionné, notamment, par les sirènes des véhicules d'urgence et des voitures banalisées équipées de gyrophares. La ZAC Clichy-Batignolles, la porte d'Asnières et le boulevard Malesherbes sont particulièrement concernés et ont déjà fait l'objet d'une question écrite au ministre et de plusieurs courriers au préfet de police. Si dans leurs réponses le Gouvernement et le préfet de police indiquent que des consignes ont été données pour réduire l'usage des gyrophares, la potentielle utilisation des sirènes par les véhicules n'ayant pas de caractère d'urgence tels que les voitures transportant les conseillers de cabinet accroît les nuisances sonores. Aussi, elle demande quelles règles régissent l'attribution d'un gyrophare à des véhicules de cabinet et elle souhaite que soit interrogée l'utilité réelle de faire perdurer ce système d'attribution.

8788

Sécurité des biens et des personnes

La menace de mort politique est-elle de retour ?

43130. – 14 décembre 2021. – **M. José Evrard** alerte **M. le ministre de l'intérieur** concernant les menaces de mort reçues par M. Tanguy David. En effet, ce dernier a reçu de nombreuses menaces de mort, notamment via les réseaux sociaux, depuis qu'il s'est affiché publiquement aux côtés du candidat à la présidentielle M. Éric Zemmour lors d'un meeting à Villepinte le 5 décembre 2021. Il paraît impensable que l'on puisse être menacé de mort selon ses opinions politiques. Il faut rappeler que la peine de mort en matière politique avait été abrogée par le Gouvernement provisoire de février 1848 et fut une décision très populaire. Les Français du 21^e siècle sont-ils retournés dans une période pré-1848 ? Doivent-ils avoir peur d'afficher leurs opinions politiques en public ? Doivent-ils s'habituer à vivre sous protection policière pour avoir osé exprimer une conviction ? Ainsi, il lui demande comment assurer à ce jeune homme une protection et une sécurité totale ainsi que pour ses proches et sa famille et quelles sont les mesures prises pour retrouver et condamner les auteurs de ces multiples menaces.

Sécurité des biens et des personnes

Moyens pour la lutte contre les rodéos motorisés

43131. – 14 décembre 2021. – **M. Robin Reda** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur le renforcement de la lutte contre les rodéos motorisés. Malgré un arsenal législatif récemment étoffé, force est de constater que les forces de police se retrouvent *in fine* toujours démunies à ce jour et les habitants excédés face à la persistance de rodéos

motorisés aussi nuisibles que factuellement dangereux. L'impunité fatigue les victimes de ces rodéos qui saisissent les élus de leur territoire contraints de n'avoir aucune solution à apporter ou de réponse faite de moyens permettant de lutter de façon concrète contre ces agissements. Il lui demande si les moyens d'action tels que les drones et les techniques d'intervention sur flagrance vont être renforcés.

Sécurité routière

Augmentation du nombre de conducteurs sans permis

43132. – 14 décembre 2021. – **Mme Aude Luquet** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur la multiplication des conduites sans permis. Selon les chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, le nombre d'automobilistes sans permis n'a cessé d'augmenter depuis dix ans pour atteindre aujourd'hui 770 000 conducteurs. Plusieurs raisons sont évoquées : coût du permis élevé, délais excessifs pour obtenir un permis, peur de perdre son travail, aucune autre alternative de mobilités... Ainsi, elle lui demande quelles mesures sont mises en œuvres ou envisagées pour améliorer l'accès au permis de conduire et renforcer la lutte contre les conducteurs sans permis.

Sécurité routière

Enlèvement de véhicules en stationnement gênant avec animal de compagnie

43133. – 14 décembre 2021. – **M. Éric Poulliat** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la problématique de l'enlèvement, par les agents de police municipale, de véhicules en stationnement gênant ou dangereux à bord desquels se trouve un animal de compagnie. Les articles R. 417-11 et R. 412-12 du code de la route autorisent les agents de police judiciaire adjoints, à l'instar des policiers municipaux, à procéder à la mise en fourrière d'un véhicule dont le stationnement gêne ou très gêne pour la circulation publique et dont le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent. Il arrive que des propriétaires laissent leurs animaux de compagnie dans des véhicules stationnés de façon gênante ou très gênante sur les voies publiques nonobstant le fait que ces situations peuvent conduire à une mise en fourrière. Il souhaiterait savoir quelle serait la procédure à suivre pour permettre aux agents de police municipale de procéder à l'enlèvement d'un véhicule en stationnement gênant ou très gênant tout en garantissant le bien-être de l'animal se trouvant à bord.

Sécurité routière

Voitures-radar

43134. – 14 décembre 2021. – **M. Pierre Vatin** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'utilisation du dispositif des voitures-radar. Les voitures-radar ou autrement appelées « équipement de terrain mobile (ETM) » ou encore « radar mobile de nouvelle génération », sont des appareils embarqués à bord de voitures banalisées, conduites par des gendarmes, des policiers en uniforme ou des sociétés privées habilitées par l'État. Les voitures-radar circulent ainsi sur des axes déterminés par les services de l'État, sous la coordination des préfets de département, sur les portions de route où sont relevées des vitesses excessives qui sont à l'origine d'accidents et sur tous les types de réseaux, c'est-à-dire les routes communales, départementales, nationales ou les autoroutes. Désormais, ces voitures-radar peuvent rouler jusqu'à huit heures par jour et être pilotées par des employés d'une entreprise privée rémunérée en fonction du nombre de kilomètres de contrôle effectif parcourus. Ce dispositif, graduellement introduit dans plusieurs départements, sera généralisé sur l'ensemble du territoire métropolitain en 2022. De nombreux Français se questionnent quant à la pertinence du dispositif. En effet, ce dispositif est perçu comme un énième moyen de contrôler les automobilistes et d'engranger de recettes pour l'État. Comme le relèvent certains journaux, les performances de ces voitures-radar sont inquiétantes pour les automobilistes : en Charente, 1 000 procès-verbaux en un mois avec seulement deux voitures-radar ; dans les Deux-Sèvres, 800 excès de vitesse enregistrés en seulement 12 jours ; en Meurthe-et-Moselle, 700 à 800 procès-verbaux par semaine avec quatre voitures-radar. C'est pourquoi il lui demande comment le contrôle accru de la vitesse sur les routes à travers ce dispositif est pertinent et efficace et si la généralisation de cette méthode de contrôle est proportionnelle par rapport aux objectifs poursuivis de sécurité routière et de liberté de circuler des usagers.

JUSTICE

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

N^{os} 33155 Jean-Luc Lagleize ; 40873 Raphaël Gérard.

*Aide aux victimes**Situation des CIDFF*

43003. – 14 décembre 2021. – **M. Damien Abad** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la situation des centres d'information sur les droits des femmes et des familles (CIDFF). En effet, la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice impose l'obtention d'un agrément aux CIDFF en remplacement des conventions qui avaient été établies entre le ministère de la justice et lesdits centres. Toutefois, plusieurs CIDFF n'ont pas pu obtenir d'agrément au motif que leurs actions n'étaient pas suffisamment généralistes. Or l'action des CIDFF est exclusivement ciblée sur la protection des femmes victimes de violences, ce qui permet une prise en charge substantielle des demandeuses. Dès lors, plusieurs centres seront amenés à disparaître. Aussi, il lui demande s'il entend prendre des mesures pour répondre à la disparition de plusieurs CIDFF qui impacte négativement la lutte contre les violences conjugales.

*Déchéances et incapacités**Mandataires judiciaires à la protection des majeurs*

43036. – 14 décembre 2021. – **M. Jean-Yves Bony** appelle l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la situation de la protection juridique de majeurs. En France, à ce jour, près de 800 000 majeurs font l'objet d'une protection juridique et les prévisions à l'horizon 2040 font état de 2 millions de personnes concernées par des mesures de protection, du fait du vieillissement et de l'évolution démographique de la population. En raison du manque d'attractivité de cette profession - rémunération insuffisante et complexité croissante des mesures de protection des associations et services mandataires- les associations et services mandataires peinent à recruter et fidéliser les mandataires judiciaires. L'instauration d'un véritable diplôme pour faire reconnaître cette profession serait un gage supplémentaire de qualité et d'efficacité de l'accompagnement des majeurs protégés. En effet, si la réforme réalisée en 2007 a renforcé l'encadrement et la professionnalisation du secteur, elle n'adosse pas la profession à un diplôme avec une échelle de salaires correspondant aux responsabilités et missions. La reconnaissance de la formation de ces professions se doit donc de passer par un diplôme correspondant à la nomenclature licence-master-doctorat, ainsi que par un salaire à la hauteur des missions exercées. Force est de constater que les mandataires judiciaires à la protection des majeurs (MJPM) ont un rôle primordial à jouer dans l'avenir. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour revaloriser et donner des moyens à cette mission confiée par la justice et financée par la protection sociale.

*Sécurité des biens et des personnes**Contrôle judiciaire : informatiser la procédure du pointage pour être efficace*

43129. – 14 décembre 2021. – **Mme Carole Bureau-Bonnard** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur le suivi des contrôles judiciaires. À ce jour, lorsqu'une personne est soumise à un contrôle judiciaire, celle-ci doit se présenter à intervalles réguliers dans un commissariat ou une gendarmerie afin de signer une feuille d'émargement. Cette méthode est notamment utilisée dans les cas de violences conjugales et dans toutes les affaires judiciaires qui sont en attente de jugement, c'est-à-dire la grande majorité des affaires judiciaires. Si le contrôle judiciaire a prouvé son efficacité, aujourd'hui la logistique est à bout de souffle et non appropriée. En effet, une simple feuille de papier à émarger chaque semaine ou tous les 15 jours n'est pas des plus approprié dans une société numérique. De plus les magistrats ne bénéficient pas de temps suffisant pour contrôler le respect du contrôle judiciaire par les personnes qui y sont soumises. Un contrôle judiciaire informatisé permettrait d'alerter les magistrats ou les forces de l'ordre lorsqu'une personne ne s'est pas présentée au commissariat ou en gendarmerie. Sur la base d'une application informatique, des alertes pourraient être envoyées et les contrevenants au contrôle judiciaire pourraient être entendus pour expliquer le non-respect de leur devoir. Elle lui demande s'il est favorable à l'option d'informatiser la procédure de pointage d'un contrôle judiciaire.

LOGEMENT

*Baux**Charges de gardiennage des locataires*

43018. – 14 décembre 2021. – M. Jacques Marilossian attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement, sur les charges de gardiennage récupérables par les bailleurs. Le décret n° 82-955 du 9 novembre 1982 modifié relatif au parc locatif social et le décret n° 87-713 du 26 août 1987 modifié relatif au parc locatif privé fixant la liste des charges récupérables exigibles prévoient notamment que les charges de gardiennage sont récupérables à hauteur de 75 % dès lors que le gardien procède à l'entretien des parties communes et à l'évacuation des ordures ménagères. Or lors des contrôles de charges locatives, les associations de locataires - dont l'Union nationale des locataires indépendants (UNLI) - constatent que certains bailleurs récupèrent le salaire du gardien à hauteur de 75 % alors même que ce dernier n'effectue plus le traitement des ordures ménagères du fait de la présence de points d'apports volontaires enterrés (« PAVE »). En effet, dans les communes équipées de « PAVE », les locataires apportent directement leurs ordures dans ces points et les gardiens d'immeubles n'ont plus à s'occuper de l'élimination des ordures ménagères. Il lui demande ainsi quelle part des frais de personnel de gardiennage doit être récupérée auprès des locataires résidant dans les communes dotées de « PAVE ».

*Baux**Charges récupérables - PAVE*

43019. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Christophe Lagarde attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement sur les charges récupérables prévues par l'article 18 de la loi du 23 décembre 1983. Le décret n° 82-955 du 9 novembre 1982 modifié relatif au parc locatif social et le décret n° 87-713 du 26 août 1987 modifié relatif au parc locatif privé fixant la liste des charges récupérables exigibles prévoient, notamment, que les charges de gardiennage sont récupérables à hauteur de 75 % dès lors que le gardien procède à l'entretien des parties communes et à l'évacuation des ordures ménagères. Dans les communes équipées de « PAVE » (points d'apport volontaires enterrés), les locataires apportent directement leurs ordures dans ces points et les gardiens d'immeubles n'ont plus à s'occuper de l'élimination des ordures ménagères. En conséquence, il lui demande quelle part des frais de personnel de gardiennage doit être récupérée auprès des locataires.

*Baux**Récupération des charges locatives*

43020. – 14 décembre 2021. – M. Stéphane Testé appelle l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement sur les charges récupérables prévues par l'article 18 de la loi du 23 décembre 1983. Le décret n° 82-955 du 9 novembre 1982 modifié relatif au parc locatif social et le décret n° 87-713 du 26 août 1987 modifié relatif au parc locatif privé fixant la liste des charges récupérables exigibles prévoient notamment que les charges de gardiennage sont récupérables à hauteur de 75 % dès lors que le gardien procède à l'entretien des parties communes et à l'évacuation des ordures ménagères. Dans les communes équipées de « PAVE » (points d'apport volontaires enterrés), les locataires apportent directement leurs ordures dans ces points et les gardiens d'immeubles n'ont plus à s'occuper de l'élimination des ordures ménagères. Il lui demande par conséquent quelle part des frais de personnel de gardiennage doit être récupérée auprès des locataires.

*Copropriété**Assemblées générales de copropriétaires*

43033. – 14 décembre 2021. – M. Michel Herbillon interroge Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement sur l'organisation des Assemblées Générales de copropriété. Jusqu'au 31 octobre 2021, du fait de la pandémie de la covid-19, les Assemblées Générales de copropriété pouvaient se tenir par correspondance. Or depuis le 1^{er} novembre 2021, la loi interdit cette possibilité et dans le même temps, compte tenu de la dégradation de la situation sanitaire, il n'est plus autorisé de réunir les copropriétaires en présentiel. Il voudrait connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement pour sortir de cette impasse qui empêche les Assemblées Générales de se tenir.

*Logement**Habitat intergénérationnel*

43072. – 14 décembre 2021. – M. Fabien Lainé interroge Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement, sur l'habitat intergénérationnel qui est un moyen de rompre l'isolement et qui facilite l'accès au logement à un coût modéré. L'article L. 631-17 du code de la construction et de l'habitation voté dans la loi ELAN permet en effet l'accueil par une personne âgée de 60 ans et plus d'un ou plusieurs jeunes de moins de 30 ans en échange d'une contrepartie financière modeste et le cas échéant, la réalisation sans but lucratif pour services rendus. Cette limite d'âge de 30 ans pour le jeune accueilli est un frein dans certains territoires. En effet, il est rapporté de grandes difficultés d'accès au logement entre autres des saisonniers agricoles en milieu rural et des saisonniers dans les zones touristiques. Il l'interroge sur la possibilité de dérogation concernant l'âge des personnes accueillies (soit moins de 30 ans) dans le cadre de l'habitat intergénérationnel, pour les zones tendues telles que le littoral, les zones touristiques et les zones agricoles.

*Logement : aides et prêts**Définition du logement collectif*

43075. – 14 décembre 2021. – Mme Lise Magnier attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement, sur la notion de logement collectif pour l'éligibilité au dispositif Pinel. Il existe actuellement une véritable incertitude sur ce que les acteurs du logement appellent « l'individuel groupé » ou « maisons de ville » ou encore « maisons en bande » concernant leur éligibilité au dispositif Pinel. En effet, s'il est compréhensible que la « maison individuelle » en soit exclue au motif de la lutte contre l'étalement urbain, l'exclusion des catégories précédemment mentionnées serait peu compréhensible dans la mesure où elles sont peu consommatrices de foncier, constituent des habitats plutôt denses et répondent souvent bien aux attentes des différentes parties concernées. Par conséquent, elle lui demande de bien vouloir éclaircir l'interprétation de la notion de logement collectif pour l'éligibilité au dispositif Pinel puisque l'administration fiscale a régulièrement des appréciations divergentes sur ces produits.

MÉMOIRE ET ANCIENS COMBATTANTS*Anciens combattants et victimes de guerre**Demande de reconnaissance pour les pupilles de la Nation*

43005. – 14 décembre 2021. – M. Thierry Benoit attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants sur le besoin de reconnaissance des pupilles de la Nation. Les dispositifs mis en place par le décret n° 2000-657 du 13 juillet 2000 instituent une mesure de réparation pour les orphelins dont les parents ont été victimes de persécutions antisémites et par le décret n° 2004-751 du 27 juillet 2004 instituent une aide financière en reconnaissance des souffrances endurées par les orphelins dont les parents ont été victimes d'actes de barbarie durant la Deuxième Guerre mondiale. Ainsi que le prévoit le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre (CPMIVG), tout orphelin de guerre peut percevoir, ou a pu percevoir, une pension spécifique jusqu'à son 21^e anniversaire. L'indemnisation mise en place par les décrets de 2000 et 2004 est plus particulièrement destinée aux victimes de l'extrême barbarie nazie, celle d'avoir perdu un père ou une mère, ou parfois les deux, dans un camp d'extermination. Mais tous les autres, orphelins de victimes civiles ou militaires tués directement ou indirectement pour fait de guerre semblent ignorés. Les associations des pupilles de la Nation et orphelins de guerre soulignent le caractère discriminatoire de ces dispositions. Les pupilles de la Nation, qui n'avaient rien demandé depuis l'instauration de leur statut, se sont regroupés au sein de l'Association nationale des pupilles de la Nation et orphelins de Guerre en 2002. Ils souhaitent appuyer sur le fait que l'absence de parent (s) n'est pas différente pour l'orphelin suivant les circonstances et les motifs pour lesquels ils sont morts. Depuis, ils ont récolté beaucoup de lettres de soutien de parlementaires, des centaines de questions orales ont été posées à l'Assemblée nationale et au Sénat. Des ministres, des Présidents de la République ont fait des promesses, en particulier Nicolas Sarkozy, le 24 mai 2007, qui reconnaissait la discrimination dont ils étaient victimes et s'engageait, par écrit, à y mettre un terme. François Hollande et Jean-Marc Ayrault, le 11 septembre 2012, s'engageaient à leur venir en aide devant les présidents de l'Association nationale des pupilles de la Nation orphelins de guerre ou du devoir (ANPNOGD). Emmanuel Macron, Président de la République, a reçu les pupilles de la Nation - orphelins de Guerre à l'Élysée le 11 novembre 2017, dans le cadre du centenaire du statut de pupille de la Nation. À cette occasion, l'association lui

avait présenté le « fonds de solidarité du Tigre », basé sur un prélèvement sur les gains de la Française des Jeux ; ce projet l'avait séduit et, par écrit, il avait chargé Mme la ministre du dossier. Aucune rencontre n'a été organisée jusqu'à ce jour. Aussi, il demande au Gouvernement ce qu'il compte faire pour apporter des réponses concrètes à la demande des pupilles de la Nation, concernant leur besoin de reconnaissance au même titre que d'autres orphelins de guerre.

OUTRE-MER

Outre-mer

Bilan de mise en œuvre du fonds mahorais de développement institué en 2011

43082. – 14 décembre 2021. – **M. Mansour Kamardine** attire l'attention de **M. le ministre des outre-mer** sur le bilan de mise en œuvre du fonds mahorais de développement économique, social et culturel institué par le décret n° 2011-355 du 30 mars 2011. Le Gouvernement a conçu ce fonds, en 2011, comme un véhicule nécessaire pour accompagner la construction de la départementalisation de Mayotte. Ce fonds a pour objet, entre autres, le soutien de l'investissement en faveur de l'emploi, des filières de développement économique prioritaires et la participation au financement des infrastructures publiques adaptées à la satisfaction des besoins sociaux prioritaires du 101^e département. Ses ressources sont inscrites au sein du programme « conditions de vie outre-mer » de la mission budgétaire outre-mer. 10 ans après sa création, il lui demande de lui dresser le bilan de mise en œuvre du fonds, depuis sa création jusqu'à ce jour et notamment de lui détailler la nature des opérations publiques bénéficiaires du concours de ce fonds, le montant des aides versées chaque année au titre du financement des travaux des zones d'activité, des travaux d'aménagement, du financement des investissements pour les personnes âgées ou handicapées et du financement pour la construction et la rénovation des cantines scolaires.

Outre-mer

Conséquences du referendum du 12 décembre 2021 relatif à l'indépendance

43084. – 14 décembre 2021. – **Mme Marie-France Lorho** interroge **M. le ministre des outre-mer** sur les conséquences du referendum du 12 décembre 2021 relatif à l'indépendance de la Nouvelle-Calédonie. La Nouvelle-Calédonie est un territoire français depuis 1853. Or le referendum du 12 décembre 2021 risque d'engendrer la prise d'autonomie de l'archipel, entraînant la disparition de la France de la zone indopacifique au détriment des intérêts diplomatiques, militaires et économiques. En premier lieu, la perte de la Nouvelle-Calédonie provoquerait la fin de l'accès à ses ressources minières (cobalt, nickel), privant le pays de richesses importantes. En second lieu, la perte de ce territoire signerait la mise à mal de la stratégie nationale dans la zone indopacifique : en effet, ce sont près de 1 450 militaires qui sont positionnés sur le territoire ultramarin, assurant des missions diplomatiques majeures. Enfin, le retrait français dans cet espace géographique risque d'engendrer la perte de l'influence nationale au profit de celle de la Chine. **M. le ministre** entend-t-il prévoir, en cas d'indépendance de la Nouvelle-Calédonie, la signature d'un accord pour la conservation des bases militaires françaises sur l'archipel ? Elle lui demande si le Gouvernement entend, par la voix du Président de la République, prendre la parole avant le referendum à ce sujet.

Outre-mer

Suite donnée à Mayotte aux recommandations de la commission d'enquête sur l'eau

43087. – 14 décembre 2021. – **M. Mansour Kamardine** interroge **M. le ministre des outre-mer** sur les conclusions de la commission d'enquête parlementaire relative à la mainmise sur la ressource en eau par des intérêts privés et ses conséquences. La commission d'enquête de l'Assemblée nationale, dans son rapport n° 4376 du 15 juillet 2021, prescrit, concernant Mayotte, entre autres recommandations, d'instaurer un bouclier des prix sur les packs d'eau en bouteille jusqu'à l'arrêt des tours d'eau et le rétablissement qualitatif de l'eau ; de lancer une enquête sur le dysfonctionnement, la mal-gestion et les prédatons autour de l'usine de dessalement de Petite-Terre et la gestion de l'eau par le délégataire pour la production et l'adduction d'eau potable et d'annuler les factures exorbitantes des habitants à Mayotte, enquêter sur les pratiques de facturation abusive de l'eau à Mayotte. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui préciser les initiatives qu'il entend prendre pour donner les suites qui conviennent, point par point, à ces recommandations.

PERSONNES HANDICAPÉES

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

N^{os} 26950 Mme Marie-Ange Magne ; 33176 Jean-Luc Lagleize.

*Assurance invalidité décès**Calcul du salaire de référence pour le versement d'une pension d'invalidité*

43011. – 14 décembre 2021. – M. Damien Pichereau interroge Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées sur le mode de calcul de la pension d'invalidité. Cette pension est calculée sur la base d'un salaire annuel moyen, qui est la moyenne des dix meilleures années de salaires avant la déclaration d'invalidité. Malheureusement, ce salaire de référence n'est pas recalculé si la personne continue d'exercer un emploi malgré son invalidité. Il semblerait pourtant pertinent que ce salaire de référence puisse être recalculé, soit annuellement, soit lors du passage à une catégorie supérieure par exemple, pour une meilleure adaptation du montant de la pension. Aussi, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet.

*Personnes handicapées**Ports de plaisance - accessibilité des personnes en situation de handicap*

43092. – 14 décembre 2021. – M. Didier Le Gac interroge Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur les normes juridiques auxquelles sont soumis les ports de plaisance en matière d'accessibilité des personnes en situation de handicap. Si les parties bâties et voiries des ports de plaisance (capitaineries, sanitaires, *parkings*) sont des « établissements recevant du public » (ERP) et sont à ce titre soumis aux prescriptions de la loi du 11 février 2005, dite « loi handicap », les parties flottantes des installations portuaires, qui ne sont ni ERP, ni « installations ouvertes au public » (IOP) ne sont pas visées par ces dispositions. Pour faciliter l'accès à la mer des personnes en situation de handicap et dans une démarche citoyenne, plusieurs ports ont d'ores et déjà prévu des solutions à destination des personnes en situation de handicap, tels l'élargissement de pontons, l'installation d'une passerelle pour fauteuil roulant, l'installation d'une potence de transfert aidant à l'embarquement ou destinée au grutage de petites embarcations, ou encore l'installation d'un cheminement-ponton. En revanche aucune disposition ne vise d'emplacement réservé au quai ou ponton pour l'embarcation elle-même. Ainsi, au même titre qu'il existe à terre des places de stationnement réservées aux véhicules des personnes à mobilité réduite, M. le député interroge Mme la ministre sur les solutions réglementaires qu'il est possible de mettre en œuvre pour que les gestionnaires de ports de plaisance réservent et aménagent des places de ponton aux embarcations ou navires sur lesquels embarquent ces personnes à mobilité réduite. De tels emplacements réservés éviteraient ainsi à ces personnes d'avoir à se déplacer jusqu'aux corps morts ou point d'amarrage pour rejoindre leur navire depuis le quai ou le ponton.

*Personnes handicapées**Prestation de compensation du handicap (PCH)*

43093. – 14 décembre 2021. – Mme Delphine Batho interroge Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur la prestation de compensation du handicap (PCH). Alors que les personnes en situation de handicap qui recourent à une aide humaine n'ont parfois pas d'autres choix que de devenir particulier employeur de leur assistante ou assistant de vie, une nouvelle convention collective des salariés du particulier employeur doit entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2022. Celle-ci constitue, selon les partenaires sociaux, une avancée sociale majeure. Cependant, selon le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPPH), dans sa contribution portant sur le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) pour 2022, « le reste à charge va augmenter en 2022 avec l'entrée en vigueur prévue d'une nouvelle convention collective qui crée de nouvelles cotisations pour le particulier employeur. Si la convention collective vient à s'appliquer dès janvier 2022, les personnes qui emploient des auxiliaires de vie vont se retrouver dans une situation financière très précaire compte tenu de l'accroissement de leurs charges ». En effet, la prestation de compensation du handicap (PCH), aide permettant de rembourser les dépenses liées à la perte d'autonomie, ne couvre pas l'ensemble des coûts et engendre des restes à charge. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement envisage d'augmenter la prestation de compensation du handicap (PCH).

PORTE-PAROLE DU GOUVERNEMENT

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

N° 16256 Jean-Luc Lagleize.

RETRAITES ET SANTÉ AU TRAVAIL

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

N°s 25147 Xavier Paluszkiwicz ; 27580 Xavier Paluszkiwicz.

Fonctionnaires et agents publics

La santé au travail dans la fonction publique

43055. – 14 décembre 2021. – Mme Audrey Dufeu interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion, chargé des retraites et de la santé au travail, sur la santé au travail pour les personnels de l'éducation nationale. Le rôle de la médecine du travail est de préserver la santé physique et mentale du personnel. Les services de santé au travail jouent un rôle important dans la prévention et la détection des risques de désinsertion professionnelle. Dans le secteur privé, la loi fait obligation aux employeurs d'assurer une visite médicale des salariés tous les ans ou tous les deux ans en fonction des risques auxquels ils sont exposés dans le cadre de l'exercice de leur profession. Les agents de la fonction publique d'État sont soumis à une visite médicale tous les 5 ans. S'ils le souhaitent, ils peuvent demander à bénéficier d'une visite médicale annuelle. Dans les faits, ce rythme n'est pas respecté et la plupart des enseignants ne voient le médecin du travail qu'une seule fois, en début de carrière. Les moyens pour faire respecter cette obligation sont trop faibles : en 2019, 84 médecins de préventions devaient suivre plus d'un million de personnes travaillant au sein de l'éducation nationale. Aussi, elle l'interroge sur les moyens que l'État compte mettre en œuvre pour permettre à l'ensemble des personnels de l'éducation nationale de pouvoir bénéficier régulièrement d'une visite médicale.

Retraites : régime agricole

Modalités application loi n° 2020-839 du 3 juillet 2020 revalorisation retraites

43125. – 14 décembre 2021. – M. André Chassaing interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion, chargé des retraites et de la santé au travail, sur les modalités d'application de la loi n° 2020-839 du 3 juillet 2020 visant à assurer la revalorisation des pensions de retraite agricoles en France continentale et dans les outre-mer. De nombreuses personnes retraitées ayant travaillé dans le milieu agricole ont vu le montant de leur pension de retraite rehaussé à hauteur de 85 % du SMIC. Cette revalorisation est liée à l'application de la loi n° 2020-839, qui est effective depuis novembre 2021. Pour autant, plusieurs personnes retraitées, percevant un montant total de retraite inférieur à 85 % du Smic, ne peuvent pas prétendre à cette bonification, bien que répondant au double critère d'une carrière agricole complète et de 17,5 années de chef d'exploitation. Ainsi, un ancien chef d'exploitation, ayant fait valoir ses droits à la retraite à l'âge légal en vigueur lors de son départ et totalisant, hors période relevant du régime général, 84 trimestres de cotisations comme chef d'exploitation et 68 en période d'invalidité, se retrouve exclu du bénéfice de cette loi. Il en est de même pour une autre personne ayant sollicité un départ anticipé pour inaptitude. La Mutualité sociale agricole motive ces décisions par le fait que ces personnes ont bénéficié d'une pension d'invalidité. Ces refus en direction de personnes aux faibles ressources sont perçus comme une injustice supplémentaire. Au regard du nombre de personnes exclues du bénéfice de la loi du 3 juillet 2020 visant à assurer la revalorisation des pensions de retraite agricoles de France continentale et dans les outre-mer, il lui demande quelles sont les motivations ou les critères qui génèrent ces refus et s'il compte instaurer un dispositif venant les pallier.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

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

N^{os} 591 Mme Valérie Beauvais ; 13456 Jean-Michel Jacques ; 15179 Jean-Michel Jacques ; 16559 Jean-Michel Jacques ; 18220 Mme Marie-Ange Magne ; 20503 Jean-Claude Bouchet ; 20767 Xavier Paluszkiwicz ; 22152 Philippe Berta ; 22450 Xavier Paluszkiwicz ; 29814 Mme Valérie Beauvais ; 30521 Mme Valérie Beauvais ; 31597 Xavier Paluszkiwicz ; 33054 Jean-Claude Bouchet ; 33341 Mme Marie-Pierre Rixain ; 33419 Jean-Michel Jacques ; 33548 Jean-Michel Jacques ; 35440 Mme Valérie Beauvais ; 35903 Julien Ravier ; 36235 Jean-Michel Jacques ; 36293 Xavier Paluszkiwicz ; 36433 Jean-Claude Bouchet ; 36448 Julien Ravier ; 36512 Jean-Claude Bouchet ; 36682 Jean-Claude Bouchet ; 37287 Mme Marie-Ange Magne ; 37846 Mme Cécile Untermaier ; 38556 Jean-Michel Jacques ; 38898 Julien Ravier ; 39280 Xavier Paluszkiwicz ; 40845 Mme Cécile Untermaier.

*Accidents du travail et maladies professionnelles
Covid longue et maladie professionnelle*

42996. – 14 décembre 2021. – M. **Maxime Minot** appelle l'attention de M. le **ministre des solidarités et de la santé** sur l'élargissement des conditions en vue de la reconnaissance de la covid-19 comme maladie professionnelle. En effet, en vertu des décrets n° 2021-554 du 5 mai 2021 et n° 2020-1131 du 14 septembre 2020, le statut de maladie professionnelle est reconnu aux soignants ayant développé une forme grave de la covid-19 (nécessitant une oxygénothérapie) et à ceux n'ayant pas survécu à la maladie. Ces critères d'application restrictifs excluent une grande partie des soignants contaminés sur leur lieu de travail. Quotidiennement exposés à la covid-19, ils ne voient pas leurs efforts et leur engagement salués. Aussi, il lui demande s'il entend élargir la reconnaissance de la covid longue comme maladie professionnelle.

Assurance complémentaire

Résiliations contrat décès/invalidité totale motif application article L. 111-2

43010. – 14 décembre 2021. – M. **André Chassaigne** interroge M. le **ministre des solidarités et de la santé** sur les résiliations de contrat décès/invalidité totale au motif de l'application de l'article L. 111-2 du code de la mutualité. Les personnes ayant adhéré à un contrat de prévoyance décès/invalidité totale souscrit par la Caisse interprofessionnelle de prévoyance des cadres retraités (PIPC-R) auprès de l'Union nationale mutualiste interprofessionnelle (UNMI) ont été informées de la résiliation de ce contrat collectif. Cette résiliation est due à l'application de l'article L. 111-2 du code de la mutualité précisant que : « Une union est une personne morale de droit privé à but non lucratif créée par plusieurs mutuelles ou unions. L'union ainsi constituée peut accepter ultérieurement l'adhésion d'autres mutuelles ou d'autres unions, sur proposition des conseils d'administration approuvée par les assemblées générales de ces organismes. Une personne physique ne peut bénéficier directement des prestations ou services proposés par une union sans être membre d'une mutuelle adhérant à l'union ou ayant passé une convention avec cette union. Les unions peuvent exercer les missions visées au I de l'article L. 111-1, sous les réserves définies aux II et III du même article ». Cet article est issu de l'ordonnance n° 2001-350 du 19 avril 2001. Ainsi, les assurés se retrouvent devant le fait accompli et sont contraints, s'il souhaite maintenir leur couverture, à adhérer à d'autres contrats de prévoyance. Toutefois, au regard de leur avancée dans les âges, les conditions de souscription à ces types de contrat seront moins avantageuses et plus onéreuses. Les mutuelles et compagnies d'assurance ne proposent pas, *a priori*, de solutions d'adhésion à de nouveaux contrats aux conditions identiques aux contrats résiliés. Au regard du nombre de personnes, souvent âgées, concernées par les résiliations de contrat de prévoyance au motif de l'application de l'article L. 111-2 du code de la mutualité, il lui demande s'il compte instaurer un dispositif venant pallier, pour tout ou partie, les désagréments liés à ces résiliations, permettant ainsi de maintenir, aux conditions antérieures, une couverture prévoyance pour les personnes résiliées.

Assurance maladie maternité

Deuil périnatal

43012. – 14 décembre 2021. – Mme **Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de M. le **ministre des solidarités et de la santé** sur le deuil périnatal et son traitement par les services de l'assurance maladie. Si on estime à 7 000 le nombre de familles qui, chaque année en France, sont touchées par ce deuil, c'est-à-dire un décès survenu à partir

de 22 semaines de grossesse *in utero*, celui-ci reste pourtant largement méconnu par la société qui témoigne encore trop souvent d'une certaine indifférence à l'égard des parents endeuillés d'un très jeune bébé. Nombreux sont les témoignages qui font état d'une douleur traumatique à laquelle s'ajoutent des difficultés pratiques et administratives qui viennent alourdir inutilement la peine vécue. En effet, dans la pratique, les mères concernées par un deuil périnatal déclarent un congé maternité auprès de l'assurance maladie qui s'achève par la naissance d'un enfant sans vie. Or au moment d'une éventuelle déclaration de grossesse suivante, l'assurance maladie précise dans ses documents « 0 enfant à charge ou déjà mis au monde ». Une donnée administrative à la fois cruelle et inexacte alors que l'enfant a pu être déclaré à l'état civil et enregistré sur le livret de famille. Il semblerait que, lorsqu'elle est saisie, la médiation de l'assurance maladie accède aux demandes des familles. Pourquoi alors ne pas systématiser cette pratique ? Aussi, elle l'interroge sur la possibilité pour ses services de s'adapter à la réalité des parcours de vie des familles en permettant à l'assurance maladie d'intégrer dans son système informatique la naissance de ces enfants afin d'éviter d'ajouter de la douleur à des situations déjà difficiles.

Assurance maladie maternité

Remboursement des consultations en psychologie

43013. – 14 décembre 2021. – M. Damien Pichereau interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur l'annonce du remboursement par la Sécurité sociale de séances chez un psychologue, à la suite des Assises de la santé mentale en septembre dernier. De nombreux praticiens lui ont fait part de leur colère suite à cette annonce, qui est vécue comme une mise sous tutelle, la consultation d'un psychologue étant soumise à prescription par un médecin généraliste pour donner lieu à un remboursement. Aussi, les professionnels se questionnent sur la pertinence de ne rembourser que huit séances : la temporalité d'une thérapie fait que les premières séances sont souvent plus stériles, le temps de créer une relation de confiance entre le patient et le praticien. Il semble donc contre-productif de ne rembourser que huit séances, puis de prendre le risque de laisser un patient vulnérable sans suivi. Aussi, il souhaite connaître la position du Gouvernement sur ces deux points.

Fonction publique hospitalière

Loi Rist - écarts de rémunérations entre les carrières médicales

43052. – 14 décembre 2021. – Mme Valérie Gomez-Bassac interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur l'interpellation de la Fédération hospitalière de France et l'ensemble des conférences de présidents de commission médicale d'établissement (CME) sur les écarts de rémunérations entre les carrières médicales. La crise sanitaire particulièrement violente traversée par l'hôpital public a révélé une situation paradoxale. L'hôpital public, seul à accueillir sans distinction tous les patients 24 h/24 et 7 j/7, garant des soins d'excellence, de l'innovation et de la recherche, a montré qu'il était le bouclier sanitaire des Français, avec une réactivité et une efficacité inouïes. Plus de 8 patients covid hospitalisés sur 10 ont été hospitalisés à l'hôpital public. Cet effort extraordinaire des hospitaliers publics est allé de pair avec des réorganisations et des déprogrammations plus importantes que dans le secteur privé. Dans le même temps, ce même hôpital, qui a pourtant bénéficié de revalorisations majeures avec le Ségur de la santé, demeure traversé de tensions sociales fortes, qui tendent à s'aggraver. Plus de 30 % des postes de praticiens hospitaliers sont vacants. Pour une part significative, l'aggravation de la situation s'explique aux yeux de Mme la députée sans nul doute par une situation d'iniquité forte vis-à-vis des acteurs privés, qui ont eux aussi bénéficié de revalorisations majeures avec le Ségur de la santé. En effet, alors que tous les médecins, qu'ils exercent en établissement privé ou public, sont directement financés par l'assurance maladie, les écarts de rémunérations à travail égal entre ceux exerçant respectivement dans les secteurs privés lucratifs et publics sont très importants. Ces écarts de rémunérations se font au détriment d'un hôpital public fortement fragilisé, dans un contexte de démographie médicale insuffisante, parce qu'il a été et demeure en première ligne de la gestion de la crise épidémique. Des offres d'emplois dans le secteur privé, sous forme salariée, peuvent à titre d'exemple proposer à des géiatres des rémunérations mensuelles de 6 000 euros nets pour 4 jours hebdomadaires, soit presque le double de la rémunération d'un jeune praticien hospitalier à temps plein dans le secteur public. Les différentiels peuvent être bien supérieurs en cardiologie, en radiologie, en psychiatrie ou en anesthésie. Ces écarts majeurs de rémunérations sont renforcés par des sujétions qui pèsent sur les seuls médecins du secteur public et sont insuffisamment valorisées : les gardes et astreintes. Cette iniquité, cette situation structurelle qui fragilise l'hôpital est connue de tous, sur le terrain. C'est pourquoi la loi Rist du 26 avril 2021 dispose dans son article 44 que « dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport portant sur les écarts de rémunération entre les carrières médicales des secteurs hospitaliers publics et privés au regard de leurs missions. Cette étude porte notamment sur le différentiel de rémunération à l'embauche

et tout au long de la carrière, en fonction du lieu et des modalités d'exercice ». Aussi, Mme la députée souhaite attirer l'attention sur l'importance que la Fédération hospitalière de France et l'ensemble des conférences de présidents de commission médicale d'établissement accordent à ce rapport, que les hospitaliers souhaitent exhaustif, précis et objectif. La situation ne permet pas une analyse rapide et partielle. Ainsi, la Fédération hospitalière de France et l'ensemble des conférences de présidents de commission médicale demandent en particulier que certains points soient intégrés au rapport. D'une part, que les enjeux des rémunérations pratiquées dans le secteur privé lucratif doivent, bien sûr, y être pleinement présentés comme le prévoit la loi, en particulier autour de deux situations : la rémunération des libéraux au sein des cliniques qui pourrait être recalculée en partant du chiffre d'affaires individuel auquel on retrancherait les cotisations et frais professionnels, de la même manière qu'elle peut être étudiée pour les activités libérales intra-hospitalières ; la rémunération des praticiens salariés des cliniques lucratives qui ont un mode d'exercice pour finir assez similaire à ceux des secteurs public et privé non lucratif ; la diversité des missions des praticiens dans les différents types d'établissements qui doit être pleinement intégrée, comme indiqué dans la loi, les éléments variables de paie (temps de travail additionnel, indemnités de garde ou primes liées à des sujétions particulières) doivent être inclus dans le champ de l'étude dans la mesure où ils correspondent à des sujétions attachées à un poste ; la rémunération des hospitalo-universitaires et le sujet de leur retraite doivent être abordés. Il y a d'autant plus urgence de rendre plus attractives ces carrières qu'une part déterminante de la restructuration du système de santé et de la hausse des quotas de formation des professionnels de santé repose sur les corps hospitalo-universitaires. La permanence des soins est un sujet central de l'écart des contraintes et en conséquence de la perception de rémunération. Pour le secteur public, il y a deux types de rémunération de la PDS en établissements publics : la garde (avec un tarif H et un tarif HU) et l'astreinte. Puisqu'il existe des permanences des soins dans les secteurs privés, il est nécessaire de prendre en compte leurs rémunérations dans le rapport. Ce sujet de la charge en soins et de la PDS pèse, tout autant que celui des rémunérations, dans l'attractivité de toutes les carrières médicales et paramédicales et notamment dans les carrières HU, en mettant en péril l'excellence de la médecine hospitalo-universitaire. Sans réponse adaptée, cette situation est susceptible de détourner progressivement les meilleurs éléments du service public vers le privé. Vis-à-vis des acteurs privés, lucratifs ou non lucratifs, Mme la députée demande que tous les compléments de rémunération en sus du traitement de base apparaissent bien, sans quoi la comparaison avec le secteur public serait faussée. Pour chaque acteur, les rémunérations présentées doivent tenir compte des revalorisations du Ségur. Pour la communauté hospitalière et hospitalo-universitaire, l'enjeu de ce rapport est triple. Il s'agit d'abord d'un enjeu démocratique de transparence vis-à-vis des rémunérations pratiquées sur le fondement de deniers publics, au regard des missions qui y sont attachées. Il s'agit ensuite d'un enjeu d'équité entre les acteurs. Il s'agit enfin et surtout de poser des bases claires et objectives pour travailler à une meilleure organisation du système de santé, c'est-à-dire pour préserver l'avenir de l'hôpital public. Bien entendu, au-delà des carrières médicales objet du présent rapport, des enjeux similaires concernent les carrières paramédicales, en particulier au sujet des sujétions de nuit et de week-end, qui méritent aussi une analyse objective et exhaustive. C'est pourquoi elle souhaite connaître les engagements que compte prendre le Gouvernement concernant ces propositions de la Fédération hospitalière de France et l'ensemble des conférences de présidents de commission médicale d'établissement (CME) sur les écarts de rémunérations entre les carrières médicales.

Institutions sociales et médico sociales

Difficultés de recrutement dans le secteur du handicap privé non lucratif

43069. – 14 décembre 2021. – **Mme Nicole Le Peih** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés que rencontre le secteur du handicap, notamment les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif exclus de toute augmentation salariale, contrairement aux personnels du secteur public qui ont bénéficié d'une augmentation à l'issue du Ségur de la santé et de la mission Laforcade. Cette situation est fortement préjudiciable. Cette différence de traitement fait que certains professionnels qui exercent le même métier, parfois dans un même établissement, se voient traités de manière différente. Sur tout le territoire, les associations du réseau UNAPEI rencontrent des difficultés pour recruter des personnels qualifiés qui n'acceptent pas cette différence de traitement alors qu'ils exercent le même métier. Cette situation est d'autant plus fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et pour leurs familles qui doivent assurer elles-mêmes les actes quotidiens et essentiels à la vie. Le PLFSS pour 2022 ne prévoit une amélioration pour ce personnel que s'il dépend d'une structure financée par la sécurité sociale (article 29), ce qui exclut le personnel qui dépendrait d'un établissement financé par le département. Elle lui demande en conséquence quelles mesures pourrait prendre le Gouvernement pour corriger cette différence de traitement afin de maintenir une offre de service de qualité en établissement ou à domicile en faveur des personnes vulnérables et de leurs familles.

*Institutions sociales et médico sociales**Recrutement dans le secteur de la prise en charge des personnes vulnérables*

43070. – 14 décembre 2021. – M. Vincent Descoeur appelle l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur les difficultés de recrutement dans le secteur de la prise en charge des personnes vulnérables. De cette problématique résultent de graves conséquences dont : une perte de chance pour les patients en raison d'un report de soins, des fermetures d'établissements, une impossibilité de personnaliser les prises en charge, des refus de plans de soins à domicile. Quant aux professionnels en exercice, la perte de sens et l'épuisement engendrent une augmentation inquiétante du taux d'absentéisme et de la sinistralité. Pour mémoire, depuis 15 ans, ces professionnels engagés au quotidien auprès des personnes en situation de vulnérabilité n'ont connu aucune revalorisation salariale. Les responsables associatifs pointent « un secteur médico-social à deux vitesses » résultant du Ségur, avec des « fractures entre les personnels et entre les établissements ». Alors que les besoins sociaux s'intensifient, les entrées en formation dans l'ensemble des métiers du social ont diminué de 10 % et certains jeunes abandonnent leur cursus en cours de route. Ainsi, entre 2010 et 2018, on connaîtrait une baisse de 50 % des personnes formées. La France compte désormais 48 764 postes vacants dans les métiers du soin sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit bien du modèle sociétal français d'accompagnement des personnes vulnérables dans son ensemble qui est en péril. Aussi, il lui demande quelles mesures vont être prises à court terme pour maintenir une offre de service en institution et au domicile en faveur des personnes vulnérables et des aidants impactés par la crise du recrutement et quelles dispositions pérennes vont être instaurées pour remédier aux problèmes d'attractivité dans les secteurs du soin et de l'accompagnement.

*Mort et décès**Lutte contre la désertion des accompagnements des personnes en fin de vie*

43076. – 14 décembre 2021. – Mme Marie-France Lorho interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur les moyens mis en œuvre pour lutter contre la désertion des accompagnements des personnes en fin de vie. La fédération des associations Jusqu'à la mort accompagner la vie a alerté l'opinion publique sur la désertion de plus en plus alarmante des bénévoles dans l'accompagnement des personnes en fin de vie. En 2020, les visites des malades par les bénévoles se sont ainsi vu divisées par trois, passant de 65 000 à 25 000 du fait des restrictions sanitaires. Le président de cette structure a par ailleurs indiqué que l'année 2021 n'avait pas vu cet accompagnement reprendre son cours d'avant la crise sanitaire et a indiqué : « la crise sanitaire a amplifié la solitude des personnes en fin de vie ». Les visites de ces personnes bénévoles au chevet des personnes en fin de vie sont essentielles : elles leur permettent de se sentir accompagnées et de quitter le monde sereinement. Elles permettent aux personnes concernées de se sentir jusqu'au dernier jour vivantes et d'échapper à des pratiques dramatiques comme peut l'être l'euthanasie. Mme le député demande au ministre s'il compte faciliter les dispositifs d'accès sanitaires des bénévoles venant visiter les personnes en fin de vie. Elle lui demande également s'il entend mettre en œuvre un plan destiné à exalter, à la manière du label « grande cause nationale », le recours au bénévolat en matière d'accompagnement des personnes en fin de vie, qui constitue une urgence absolue notamment en ces temps de crise sanitaire où les personnes âgées en fin de vie peuvent être de plus en plus esseulées.

*Outre-mer**Complémentaire santé solidaire à Mayotte*

43083. – 14 décembre 2021. – M. Mansour Kamardine interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur la mise en œuvre de la complémentaire santé solidaire (ex CMU-C) à Mayotte. En effet, lors de la présentation à Mayotte de son plan « action de l'État pour votre quotidien », le 15 mai 2018, le Gouvernement a annoncé l'extension à Mayotte, en 2022, de la complémentaire santé solidaire, ex couverture maladie universelle complémentaire. À quelques jours de l'année 2022, il lui demande de lui préciser les initiatives prises, depuis l'annonce de 2018, pour opérer l'extension dans les délais impartis d'un dispositif tant attendu et réclamé à corps et à cri par la population locale depuis plusieurs années et notamment depuis 2018.

*Personnes handicapées**Reconnaissance des enfants et adultes atteints de troubles « dys »*

43094. – 14 décembre 2021. – M. Xavier Batut attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la reconnaissance pleine et effective des enfants et adultes atteints de troubles dits « dys ». Les troubles dys sont

des troubles cognitifs spécifiques qui apparaissent au cours du développement de l'enfant et peuvent toucher : le langage, les gestes, le calcul. Ils sont regroupés sous six catégories : dyslexie/dysorthographe, qui touchent le langage écrit ; dysphasie, qui touche le langage oral ; dyspraxie, qui touche le développement moteur ; dyscalculie, qui touche les activités numériques, les troubles d'attention et les troubles de la mémoire. À ce jour, il est estimé qu'un peu moins de 10 % de la population française serait touchée par ces troubles, ce qui représenterait de 4 à 5 % des enfants par classe. Bien que les troubles dys soient reconnus comme un véritable handicap, les aides mises en place pour soulager le quotidien des personnes dys et leurs proches aidants ne sont pas à la hauteur de leur invalidité. À ce titre, de nombreux témoignages attestent que les maisons départementales des personnes handicapées (MDPH) reconnaissent les difficultés liées aux troubles dys, mais que ces derniers ne sont pas suffisamment handicapants pour ouvrir un droit à une allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH). Cette subvention pourrait pourtant servir à prendre une partie des frais liés aux soutiens médical et éducatif du public concerné. Pour rappel, seuls les orthophonistes sont entièrement remboursés par la sécurité sociale parmi un large panel de professionnels devant être consultés dans ce genre de situation (psychologues, psychomotriciens, ergothérapeutes, orthophonistes, neuropsychologues, *etc.*). De plus, l'ensemble des moyens humains et matériels pour soutenir les enfants dys dans l'apprentissage scolaire est à la charge des familles (cours de soutien à la maison, logiciels spécifiques, manuels scolaires en double, scanner, ordinateur, *etc.*). Ainsi, il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement pour remédier à cette situation d'iniquité.

Pharmacie et médicaments

Remboursement des anti-CGRP contre les migraines sévères

43096. – 14 décembre 2021. – **M. Bruno Joncour** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des personnes souffrant de migraines sévères persistantes après des échecs successifs aux traitements existants. Ces traitements classiques prescrits contre la migraine sont souvent destinés à d'autres pathologies et parfois abandonnés par les malades en raison de leurs effets indésirables. Une nouvelle classe de médicaments, appelés antagonistes du peptide lié au gène de la calcitonine (CGRP) et générant peu d'effets secondaires, a obtenu son autorisation de mise sur le marché européen. Ces anticorps monoclonaux ont montré leur efficacité sur les patients testés et représentent une avancée incontestable dans le traitement de la migraine sévère. Deux traitements anti-CGRP, s'administrant sous la forme d'auto-injections, sont actuellement disponibles en France mais ne font l'objet d'aucune prise en charge, alors que d'autres pays d'Europe ont fait le choix d'un remboursement total ou partiel. Leur coût élevé ne permet pas à tous les patients souffrant de migraines sévères et sans traitement alternatif efficace d'y avoir accès. Il lui demande si le Gouvernement entend engager une réflexion sur la prise en charge de ces traitements anti-migraineux afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.

Pharmacie et médicaments

Traitement anti-covid

43097. – 14 décembre 2021. – **M. Bruno Questel** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la mise à disposition du traitement anti-covid-19 par gélule, du laboratoire Merck. Alors que l'Agence européenne du médicament (EMA) vient d'autoriser le Molnupiravir, comprimé anti-covid développé par le laboratoire Merck, en cas de pic pandémique, la France a fait savoir qu'elle en avait déjà commandé 50 000 gélules. Son usage reste réservé aux situations d'urgence, en cas de taux croissants d'infection et de décès dus au covid-19 au sein de l'UE, comme l'a expliqué l'EMA. Le Gouvernement travaille activement pour la mettre à disposition à la mi-décembre 2021. Ce traitement, inédit, suscite des interrogations chez les Français. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui apporter des précisions quant au public bénéficiaire de ce traitement, à la posologie, ainsi qu'au calendrier des prochaines commandes envisagé.

Pharmacie et médicaments

Vaccination - information, approvisionnement et respect du libre choix

43098. – 14 décembre 2021. – **Mme Caroline Fiat** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les modalités de vaccination. On manque actuellement de doses de vaccins Pfizer - seulement 5 millions disponibles - pour vacciner tous ceux qui le réclament dans des délais convenables tandis que les doses de vaccins Moderna, à hauteur de 20 millions environ, peinent à s'écouler du fait, entre autre, d'une certaine défiance vis-à-vis de ce vaccin ou de complexités logistiques. Actuellement de nombreux centres de santé ne proposent plus que le vaccin

Moderna. Dès lors, elle lui demande ce qu'il entend faire pour informer correctement la population des bénéfices/risques du vaccin Moderna tout en préservant le libre choix du vaccin par les patients et en assurant l'approvisionnement en quantité suffisante de doses de vaccins Pfizer sur l'ensemble du territoire.

Professions de santé

Activité des centres de santé dentaires

43106. – 14 décembre 2021. – M. Xavier Paluszkiwicz interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur l'activité des centres de santé dentaires et plus particulièrement au regard du contrôle des autorités compétentes. Bien que l'article 71 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2022 dispose l'obligation de nommer un chirurgien-dentiste responsable « de la qualité et de la sécurité des soins » ainsi que de transmettre aux agences régionales de santé « la copie des diplômes et des contrats de travail des chirurgiens-dentistes », la politique du chiffre menée par certaines structures conduisent à des dérives et s'écartent de leurs missions originelles. Considérant que l'ordonnance n°2018-17 du 12 janvier 2018 relative aux conditions de création et de fonctionnement des centres de santé était une première étape vers la conformité d'ouverture d'un centre à l'agence régionale de santé, il l'appelle l'attention de M. le ministre afin de connaître les prochaines étapes pour garantir le respect du code de déontologie par ces centres, pour rétablir l'obligation d'agrément et la visite de conformité par les autorités sanitaires avant toute ouverture, ainsi que pour la publication de comptes annuels certifiés desdits centres. En effet, alors que l'on compte des chirurgiens-dentistes en cabinets libéraux garants de soins de qualité, toute amélioration de l'accès aux soins doit se faire de manière régulée. Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

Professions de santé

Disparition des orthophonistes des lieux de soins pluridisciplinaires

43108. – 14 décembre 2021. – Mme Isabelle Valentin attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la disparition progressive des orthophonistes des lieux de soins pluridisciplinaires, hospitaliers ou médico-sociaux. En effet, cette disparition entraîne un grave défaut d'accès aux soins pour les patients. Aujourd'hui, les centres médico-psycho-pédagogiques (CMPP), où exercent les orthophonistes, subissent des restructurations qui démantèlent le travail d'équipe et restreignent les capacités de prise en charge des patients. Or ce travail d'équipe est nécessaire pour traiter tous ces enfants suivis en CMPP, qui ont des problématiques multiples et se trouvent dans des situations sociales et familiales complexes, avec des pathologies de plus en plus lourdes. Il est donc impératif d'offrir à ces jeunes un lieu accueillant et une équipe stable, où le temps n'est pas soumis aux injonctions de rapidité et de rentabilité. Les listes d'attente ne cessent d'augmenter, au mépris de la pluralité des approches thérapeutiques de ces CMPP, qui ont montré toute leur efficacité. Aussi, on assiste aujourd'hui à une désinstitutionalisation du soin, à laquelle s'ajoute des difficultés salariales, les établissements médico-sociaux n'ayant reçu aucune augmentation de salaire et ce, malgré les annonces du Ségur de la santé. Ainsi, elle lui demande ce que prévoit le Gouvernement pour la défense du médico-social, pour une juste rémunération des orthophonistes, pour défendre le travail d'équipe qui est si précieux pour le soin et contre le tri des patients.

Professions de santé

Financement des mesures de revalorisation salariale des sages femmes

43109. – 14 décembre 2021. – M. Damien Pichereau interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur les annonces concernant la revalorisation salariale des sages-femmes. Les sages-femmes françaises sont les mieux formées d'Europe, mais malgré tout restent dans la fourchette basse des rémunérations : aussi cette annonce de la revalorisation de 500 euros nets mensuels est évidemment la bienvenue. Néanmoins, il s'interroge sur le financement de cette mesure : en effet, il est à craindre que si le financement devait peser sur les établissements, cela pourrait avoir pour conséquence des fermetures de lits en obstétrique, ce qui dégraderait considérablement à la fois le service pour les patientes mais aussi les conditions de travail pour les professionnels. Aussi, il voudrait connaître le mécanisme de financement de cette mesure et les garanties que peut apporter le Gouvernement quant aux conditions de travail de ces professionnels.

*Professions de santé**Octroi du statut d'AMPA aux infirmiers anesthésistes diplômés d'État (IADE)*

43110. – 14 décembre 2021. – **M. Rodrigue Kokouendo** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'octroi du statut d'auxiliaire médical en pratique avancée (AMPA) aux infirmiers anesthésistes diplômés d'État (IADE). Les hôpitaux, les soignants, le système de santé ont été mis à rude épreuve depuis le début de la pandémie de la covid-19. Le Ségur de la santé, plan ambitieux, a permis de revaloriser les carrières des personnels paramédicaux, permettant de susciter des vocations et la reconnaissance de l'engagement des soignants paramédicaux pendant cette pandémie. Pendant cette période, les infirmiers anesthésistes ont continué d'agir pour les Français, en collaboration avec les médecins anesthésistes. Étant donné que la formation d'infirmiers anesthésistes donne accès au grade master, notamment au sein de l'école des infirmiers anesthésistes du centre de formation et du développement de compétences de l'AP-HP qui a contractualisé un partenariat avec l'Université de Paris et ce malgré l'acquisition de seulement 120 ECTS (*European Credits Transfer System*). Étant donné que les infirmiers anesthésistes apportent leur expertise et participent à la prise en charge globale des patients dont le suivi lui est confié par un médecin comme le dispose l'article R. 4301-1 du code de la santé publique. Aussi, il lui demande d'envisager l'octroi du statut d'auxiliaire médical en pratique avancée (AMPA) aux infirmiers anesthésistes diplômés d'État (IADE), statut correspondant à leur niveau d'étude, de compétence et reconnu par leurs pairs à l'international.

*Professions de santé**Professionnels du secteur de la prestation de santé à domicile*

43111. – 14 décembre 2021. – **M. Stéphane Buchou** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'inquiétude des professionnels du secteur de la prestation de santé à domicile (PSAD). Bien que plébiscitée par les patients et par les prescripteurs hospitaliers ou libéraux, leur activité est aujourd'hui menacée par une régulation purement comptable menée par les autorités. La décision unilatérale du Comité économique des produits de santé (CEPS) d'appliquer une baisse de tarifs, qui vient s'ajouter à des années d'économies imposées à ce secteur, constitue une réelle menace pour ces emplois. Alors que les patients reconnaissent pleinement le rôle crucial et la qualité de leur accompagnement, les professionnels de la PSAD sont confrontés à un criant manque de reconnaissance de leur travail et de leur place essentielle dans le système de santé. En outre, et bien que les prises en charge de santé à domicile soient structurellement plus économiques pour le système de santé que les prises en charge hospitalières, les mesures d'économies réclamées au secteur sont de plus en plus importantes et deviennent aujourd'hui insoutenables. Il souhaite donc savoir quelles mesures de soutien le Gouvernement envisage de prendre afin de soutenir le secteur de la prestation de santé à domicile et de reconnaître ces professionnels.

*Professions de santé**Reconnaissance de la profession des infirmiers anesthésistes diplômés d'État*

43112. – 14 décembre 2021. – **M. Yves Hemedinger** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** au sujet de l'évolution de la reconnaissance statutaire et salariale, ainsi que de l'autonomie de pratique des infirmiers-anesthésistes diplômés d'État (IADE). Alors que la crise sanitaire s'aggrave et que les IADE apportent, comme dans les vagues précédentes, leurs technicités et leur abnégation, il paraît plus que nécessaire de reconnaître à leur juste valeur ces professions indispensables. Cette reconnaissance est fortement demandée depuis plusieurs années par la profession. La profession d'IADE nécessite l'obtention d'un master 2, ce qui en fait l'un des grades les plus élevés du corps infirmier. Ces professionnels, fortement diplômés et qui pratiquent leur profession en binôme avec les médecins, n'ont cependant bénéficié d'aucune évolution statutaire et salariale qui reconnaîtrait leur autonomie de pratique et qui leur ouvrirait l'accès à l'exercice de la pratique avancée de leur profession. Dans un contexte de Ségur de la santé qui a amorcé une meilleure reconnaissance de l'ensemble des professionnels de la santé, il lui demande s'il envisage de faire évoluer la reconnaissance de l'autonomie de pratique des IADE et de leur ouvrir l'accès à l'exercice de la pratique avancée de leur profession.

*Professions de santé**Remboursement des soins psychologiques*

43113. – 14 décembre 2021. – **Mme Danièle Cazarian** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la santé mentale des Français et le dispositif de remboursement unifié des psychologues. La santé mentale, et c'est heureux, devient un véritable sujet de société dans le pays. Les dégâts causés par la pandémie et les

mesures de restriction de liberté sur la santé de toute la population ont alarmé les professionnels. En conséquence, le Président de la République et le Gouvernement ont pris une décision novatrice et salubre dans ce domaine, le remboursement de plusieurs séances chez le psychologue, pour les Français qui en feraient la demande. Ce dispositif a été salué dans son principe par les professionnels et les concitoyens. Toutefois, les détails de sa mise en œuvre provoquent le mécontentement des fédérations de psychologues. Deux points d'achoppement principaux ont été identifiés. Tout d'abord, la complexité de la mise en œuvre du dispositif. Le médecin traitant doit valider les conditions cliniques requises pour avoir accès au remboursement. Cela entraîne une dépense supplémentaire pour l'assurance maladie, un parcours plus long pour les patients et instaure une charge pour les médecins traitants qui ne sont pas tous formés pour établir un examen clinique psychologique. Toujours concernant la mise en œuvre, le plafonnement du nombre de séances remboursées à 8 par an renouvelable une année ne peut pas satisfaire les praticiens qui savent qu'une prise en charge psychologique nécessite un accompagnement plus régulier et conséquent, le risque étant de voir les assurés interrompre leur parcours de soin avant leur terme, perdant le bénéfice des séances déjà remboursées. En second lieu, le niveau du remboursement est trop faible pour les psychologues concernés, entraînant une paupérisation de la profession et une diminution de l'offre de soins envisagée, nombre d'entre eux refusant ce dispositif à ce tarif. Ce dispositif nécessaire et solidaire pêche donc dans sa réalisation, alors que les bénéfices en terme de santé mentale de la consultation des psychologues sont indéniables. Elle lui demande donc quelles démarches il compte entreprendre pour donner au dispositif de remboursement unifié sa pleine mesure.

Professions de santé

Rémunération des personnels soignants participant à la campagne de vaccination

43114. – 14 décembre 2021. – **Mme Emmanuelle Anthoine** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la rémunération des personnels soignants participant à la campagne de vaccination. Médecins, infirmiers, pharmaciens, dentistes, ont été essentiels pour assurer la montée en puissance de la campagne de vaccination. Leur implication demeure vitale à l'heure de la campagne pour la dose de rappel. Si ces personnels soignants peuvent ressentir beaucoup de fierté à participer à cet effort national, leurs conditions de rémunération ne sont pas à la hauteur de l'enjeu. Leur mobilisation dans le cadre de la campagne vaccinale représente un surcroît de travail qui vient s'ajouter à leur activité médicale, laquelle ne peut être mise entre parenthèse. Ils restent actifs les week-end, les jours fériés et pendant les vacances scolaires pour assurer la réussite de la campagne de vaccination dans le pays. Aujourd'hui, ils sont surmenés et épuisés. Ils ne peuvent plus assumer, en plus de leur activité habituelle, leur participation à la campagne de vaccination pour une rémunération dérisoire. Les médecins et infirmiers libéraux ont en outre connu une baisse du niveau de rémunération pour leur contribution à la campagne vaccinale en centre de vaccination. Depuis le 8 novembre 2021, ils sont rémunérés à hauteur de 80 euros par heure de présence au lieu de 105 euros. Si rien ne change, ils cesseront demain de participer à ce grand élan national que la résurgence de l'épidémie rend plus que jamais nécessaire. Sans personnels soignants, les centres de vaccination ne pourront pas fonctionner. Il apparaît ainsi vital d'assurer des conditions de rémunération à la hauteur de l'effort consenti par ces acteurs de la santé. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend revenir aux forfaits horaires antérieurs pour l'ensemble des professionnels qui ont subi une baisse et s'il envisage d'exonérer d'impôt sur le revenu la bien faible rémunération qui rétribue la participation des personnels soignants à la campagne vaccinale.

Professions de santé

Revalorisation de la prise en charge des aînés par les infirmiers libéraux

43115. – 14 décembre 2021. – **M. Vincent Descoeur** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les revendications des infirmiers libéraux et sur la nécessité de valoriser leur profession alors que l'on doit impérativement relever le défi de la prise en charge de la dépendance. Aujourd'hui, en France, on compte 6,5 millions de personnes âgées de plus de 75 ans. Ce chiffre va connaître une croissance constante dans les prochaines années. Dans leur prise en charge, le rôle des infirmiers libéraux (IDEL) est majeur. Présents 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 et 365 jours par an sur l'ensemble du territoire, leur rôle est essentiel. Dans un grand nombre de territoires, ce sont les derniers soignants qui, grâce à leur disponibilité et leur présence, permettent aux aînés de vieillir à leur domicile dans les meilleures conditions. Les IDEL déplorent cependant que leurs compétences et leurs actions ne soient pas valorisées. Pourtant, comme ils le revendiquent, prendre en charge un patient âgé et fragile nécessite une évaluation des besoins, des problématiques du patient, du lieu de vie, de l'environnement, de la psychologie, de son état global pour l'accompagner au mieux dans sa prise en charge afin de rechercher une

alliance thérapeutique mais aussi parfois pour modifier certains comportements dans les habitudes de vie. À ce titre, Convergence infirmière souhaite qu'une véritable consultation infirmière soit mise en place. En effet, les infirmiers libéraux prennent toute leur place dans la prise en charge de la dépendance, des maladies chroniques, dans le virage ambulatoire. Cependant, les moyens alloués sont largement insuffisants. Concernant notamment la prise en charge des personnes de plus de 90 ans, les plus dépendantes, la tarification est passée en 2020 de 31,80 euros à 28,70 euros maximum par jour, soit une perte de 10 % par prise en charge concernée. Par ailleurs, l'indemnité forfaitaire de déplacement (2,50 euros) n'a pas été revalorisée depuis 12 ans, comme la plupart de leurs tarifs. Enfin, dans les zones rurales, de montagnes, le plafonnement des indemnités kilométriques est très pénalisant pour les IDEL. En conséquence, les familles ont de plus en plus de difficultés à trouver des infirmiers pour leurs proches les plus dépendants et les plus isolés. Aussi, il lui demande si le Gouvernement envisage une amélioration de la prise en charge des aînés *via* une revalorisation de la profession des infirmiers libéraux.

Professions de santé

Revalorisation des honoraires des orthophonistes salariés

43116. – 14 décembre 2021. – M. **Éric Girardin** appelle l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la reconnaissance des diplômes de master 2 obtenus par le décret n° 2013-798 du 30 août 2013 relatif au régime des études en vue du certificat de capacité d'orthophoniste et sur les inégalités salariales qui en résultent entre orthophonistes libéraux et orthophonistes salariés. Les orthophonistes libéraux ont bénéficié d'une revalorisation de leurs honoraires par l'avenant 16 du 1^{er} juillet 2019, ce qui n'a pas été le cas des orthophonistes salariés. Une reconnaissance salariale à la hauteur de leur diplôme permettrait certainement de faciliter l'embauche d'orthophonistes salariés sur les postes non pourvus, qui se multiplient. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il va garantir la reconnaissance de leur master 2 dans toute la France et garantir la revalorisation des honoraires des orthophonistes salariés.

Professions de santé

Revalorisation du tarif déplacement des infirmiers

43117. – 14 décembre 2021. – M. **Pierre-Henri Dumont** attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la situation très alarmante des personnels infirmiers et plus particulièrement sur leur tarif de déplacement qui n'a pas été revalorisé depuis 12 ans. En effet, les indemnités forfaitaires de déplacement (IFD) des IDEL n'ont été revalorisées que de 0,50 centime d'euro et ce depuis 2009. À 2,50 euros chargé, comment peut-on payer sa voiture, les frais d'entretien, les frais d'assurance et son carburant ? Cela alors que, dans le même temps, les médecins se rendant à domicile bénéficient d'un tarif de déplacement facturé à 11 euros. Or depuis le début de la crise du covid-19, les personnels infirmiers sont plus que jamais sur le front, leurs actes ne sont pas revalorisés et leurs conditions de travail sont de plus en plus difficiles avec de surcroît toujours plus de patients et de moins en moins de temps à leur consacrer. Peut-on prendre le risque de voir apparaître des espaces délaissés par ces professionnels de santé surtaxés et sous-payés à outrance ? Il ne faut pas oublier que c'est grâce à la grande implication des infirmiers et infirmières que de nombreuses hospitalisations sont purement et simplement évitées. C'est aussi grâce aux infirmiers libéraux que de nombreux villages et quartiers du pays ont accès aux soins, qu'ils sont, en quelque sorte, reliés à l'hôpital public. Car de manière plus générale, c'est bien 90 % de la patientèle des IDEL qui vit à domicile. Aussi, il lui demande quand le Gouvernement revalorisera le tarif de déplacement pour la profession infirmière, mesure devenue aujourd'hui impérieuse.

Professions de santé

Situation des ambulanciers SMUR et hospitaliers

43118. – 14 décembre 2021. – M^{me} **Myriane Houplain** attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur les difficultés rencontrées par les ambulanciers SMUR et hospitaliers. Les professionnels exerçant à l'hôpital ou au sein des structures mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), représentant environ 2 500 personnes dans la fonction publique hospitalière, ont été et sont encore en première ligne dans la gestion de l'épidémie de Covid-19. Ils constituent un maillon indispensable de la chaîne de soins. Alors que d'autres professionnels de santé ont pu bénéficier d'une revalorisation de leur statut suite au Ségur de la santé, les ambulanciers SMUR et hospitaliers sont les grands oubliés du dispositif. Allongement nécessaire de la durée de formation à la profession d'ambulancier permettant ainsi la revalorisation du diplôme, passage du statut en catégorie B, prise en compte de la pénibilité, intégration en filière soignante, aucune de ces avancées n'a pu être

obtenue. Cette situation est génératrice d'un véritable sentiment d'injustice auquel l'administration ne peut rester insensible. L'hôpital public souffre déjà de graves dysfonctionnements, il est impératif de veiller à ce que la situation ne s'aggrave pas davantage. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui dresser un état des lieux précis de la situation ainsi que de lui faire part des mesures qui peuvent être prises dans les meilleurs délais afin de permettre aux ambulanciers SMUR et hospitaliers d'obtenir enfin la revalorisation de leur statut à laquelle ils aspirent légitimement.

Professions de santé

Situation des orthophonistes

43119. – 14 décembre 2021. – **M. Pierre Vatin** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation actuelle des orthophonistes. Depuis plusieurs années, les orthophonistes désertent les lieux de soin pluridisciplinaires, hospitaliers ou médico-sociaux, provoquant ainsi un défaut d'accès au soin pour les patients. Les restructurations amorcées dans ces lieux de soins pluridisciplinaires auraient en effet des conséquences néfastes sur les conditions de travail des orthophonistes. De nombreux orthophonistes regrettent par exemple l'usage des plateformes P.O.C (Plateformes d'orientation et de coordination) mises en place dans les C.M.P.P (Centre médico-psycho-pédagogique), C.A.M.S.P (Centre d'action médico-sociale précoce) et C.M.P (Centre médico-psychologique) qui limiteraient la population accueillie aux troubles neurodéveloppementaux. Les professionnels travaillant dans ces structures devraient ensuite orienter leurs patients vers des professionnels libéraux. Ce triage des patients est ressenti comme allant à l'encontre de l'éthique de la profession et ne favorisant pas l'implantation durable des orthophonistes salariés. De plus, les grandes revalorisations mises en place par le Ségur de la santé n'ont pas bénéficié aux professionnels du médico-social. Ainsi, un orthophoniste débute aujourd'hui sa carrière à environ 1 384 euros net. Cette rémunération paraît dérisoire par rapport à la qualification requise pour exercer la profession (bac + 5) et ne facilite pas les recrutements. Le nombre d'orthophonistes salariés serait donc aujourd'hui en chute libre en raison des points évoqués précédemment. Puisqu'il y a trop peu d'orthophonistes dans les équipes, les professionnels travaillant en libéral sont sollicités pour se conventionner avec les établissements comme les CAMSP, les CMP, les CMPP et les hôpitaux de jour (HDJ) afin de prodiguer des soins orthophoniques aux enfants. Cependant ce conventionnement ne permet pas de se substituer à la qualité d'un travail institutionnel et contribue au morcellement des soins. En effet, les orthophonistes libéraux ne seront pas payés pour participer aux réunions, ni pour avoir un échange téléphonique avec les autres soignants ou travailler conjointement avec d'autres professionnels (assistante sociale, psychiatre, psychothérapeute...). Or face à la fragilité des situations sociales et à la souffrance psychique des enfants et des familles, il est nécessaire de garantir une continuité des liens et une approche globale. Les lieux de soins pluridisciplinaires hospitaliers ou médico-sociaux répondent à ces nécessités impérieuses. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre : pour rendre de nouveau attractif le métier d'orthophoniste en milieu hospitalier ou médico-social et pour éviter le morcellement des soins.

Professions de santé

Situation des soignants non vaccinés

43120. – 14 décembre 2021. – **M. Jean-Luc Warsmann** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation dans laquelle se trouvent les soignants qui ont choisi de ne pas être vaccinés. Ils se trouvent de fait deux mois sans salaire, ni activité, ce qui les met eux-mêmes et leur famille dans une situation extrêmement difficile. Il souhaite connaître sa position sur le sujet ainsi que les intentions du Gouvernement une fois ces deux mois passés.

Professions de santé

Zonages ARS

43121. – 14 décembre 2021. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la nécessité d'améliorer les zonages qui permettent de cartographier le niveau d'offre médicale dans les territoires. Ces zonages réalisés par les ARS sont déterminants pour l'installation des médecins. Or pour être pleinement efficaces, il conviendrait qu'ils soient plus prospectifs en intégrant les futurs départs, en particulier à la retraite, « y compris ceux avant l'âge de départ à taux plein » quand les professionnels de santé ont confirmé cette intention, afin d'anticiper la carence. Il vient lui demander si le Gouvernement a l'intention de procéder à cette évolution de ces zonages et à une révision plus régulière, au moins annuelle.

*Professions et activités sociales**Reconnaissance du métier de conseil conjugal et familial*

43122. – 14 décembre 2021. – **Mme Typhanie Degois** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des conseillers conjugaux et familiaux et sur la nécessité d'accélérer la reconnaissance professionnelle de leur métier. Le décret n° 2018-169 du 7 mars 2018 relatif aux conditions de fonctionnement des établissements d'information, de consultation ou de conseil familial a, certes, rénové le cadre d'exercice de la profession, mais n'a pas répondu à l'ensemble des enjeux du métier de conseil conjugal et familial. L'absence de reconnaissance professionnelle constitue aujourd'hui un frein au développement, ainsi qu'à la valorisation du métier. Cette reconnaissance est essentielle pour le maintien des professionnels dans des postes prévus par la loi et permettrait le développement de la profession et la formation de nouveaux conseillers tout en garantissant le sérieux de l'exercice libéral en les considérant comme professionnels à part entière. Tandis qu'un travail est mené depuis 2018 par la direction de la cohésion sociale avec le collectif représentant les différentes associations de conseillers conjugaux et familiaux afin d'accompagner cette profession vers une meilleure reconnaissance de ses spécificités et qu'une demande de certification professionnelle a été déposée par le planning familial auprès de France compétences, force est de constater que la situation a peu évolué et ce malgré le soutien apporté par le ministère aux démarches entreprises auprès de l'institution chargée de la reconnaissance professionnelle. Elle lui demande donc que lui soient communiquées les avancées des travaux réalisés au sein du ministère, ainsi que les prochaines échéances en la matière, et de confirmer le soutien de l'État en faveur de la reconnaissance professionnelle du métier de conseil familial et conjugal.

*Professions et activités sociales**Séjour de la santé - section privée*

43123. – 14 décembre 2021. – **M. Christophe Naegelen** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des professionnels du secteur social et médico-social. Les inégalités salariales dont sont victimes ces professionnels entre le secteur privé et le secteur public contribuent à la pénurie et aux difficultés de recrutement de ce secteur. Pourtant, ces professionnels interviennent auprès de personnes en situation de handicap, des personnes âgées, auprès des enfants et participent à la lutte contre les exclusions, des addictions. Ils ont su montrer de nouveau leur implication et leur dévotion au service de la société lors de l'épidémie du covid-19. Mais celle-ci a également mis en lumière l'absence d'attractivité et de reconnaissance de cette profession. La revalorisation salariale du Séjour de la santé a partiellement réparé une décennie de gel des salaires, mais n'a en rien réglé les problèmes de fond. Alors qu'ils possèdent le même statut et les mêmes diplômes, les agents des établissements privés sont exclus des revalorisations prévues par le Séjour de la santé. Pourtant leurs conditions de travail sont tout autant difficiles : horaires décalés, travail de nuit, le weekend, salaire bas. Cette absence de reconnaissance de leur engagement quotidien a pour conséquence le départ de ces professionnels vers des établissements bénéficiant des dispositions du Séjour de la santé. Face à cette situation alarmante, il lui demande quelles actions urgentes le Gouvernement entend mettre en place afin d'enfin reconnaître ces professionnels pour l'indispensable contribution qu'ils apportent à la société.

*Professions et activités sociales**Statut des conseillers conjugaux et familiaux*

43124. – 14 décembre 2021. – **Mme Fabienne Colboc** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le statut des conseillers conjugaux et familiaux. Ces professionnels accompagnent chaque étape de la vie relationnelle, affective et sexuelle des personnes qu'ils accompagnent. Ils s'adressent à un public diversifié composé de personnes seules, de couples, de parents, familles, jeunes et adultes et exercent dans les lieux territoriaux, associatifs ou dans des cabinets libéraux. La formation des conseillers conjugaux et familiaux est encadrée par l'arrêté du 3 décembre 2020 relatif à « la formation des personnels intervenant dans les centres de planification ou d'éducation familiale et dans les établissements d'information, de consultation ou de conseil familial » mais ne permet pas pour le moment d'obtenir une certification professionnelle. D'autre part, les professionnels du secteur soulèvent la nécessité que leur référentiel de compétences, leur formation et leur titre soit reconnu et garanti par le ministère de la santé. Elle sollicite son appui pour que les conseillers conjugaux et familiaux bénéficient d'une meilleure reconnaissance de leurs compétences et lui demande ses intentions à ce sujet.

*Sang et organes humains**Revendications des personnels de l'EFS*

43126. – 14 décembre 2021. – **M. Vincent Descoeur** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les revendications des salariés de l'Établissement français du sang (EFS), qui observent un mouvement de grève depuis le 5 novembre 2020. L'EFS ne parvient plus à recruter ni à fidéliser les personnels. Les syndicats dénoncent des salaires insuffisants et des conditions de travail qui ne cesseraient de se dégrader. Alors que ces personnels constituent un maillon essentiel dans la chaîne de soin, leur exclusion des mesures du Ségur est vécue comme une injustice, créant notamment des distorsions salariales entre public/privé et une concurrence déloyale au niveau des recrutements. Actuellement, plus de 350 postes seraient vacants, des centaines de collectes sont annulées tous les mois. Les effectifs ne sont plus en adéquation avec la mission de service public, cela impacte la qualité de prise en charge des donneurs et des patients. Alors que le stock minimal en poches de sang est de 100 000, il est descendu à 75 000. La sécurité transfusionnelle et l'autosuffisance seraient menacées si l'EFS ne se dote pas très rapidement des effectifs nécessaires et adaptés à son activité. Alors que l'on tient au modèle transfusionnel français, qui est mondialement reconnu pour son éthique, sa qualité et sa sécurité, il lui demande si le Gouvernement entend prendre des mesures pour assurer un bon fonctionnement de l'EFS au travers notamment de revalorisations salariales et d'une révision de la classification des emplois et des rémunérations associées.

*Santé**Délai d'activation du pass sanitaire après la 3e dose*

43127. – 14 décembre 2021. – **Mme Caroline Fiat** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le nouveau pass sanitaire délivré à l'issue de la 3e dose. De nombreuses personnes remplacent leur ancien pass sanitaire par leur nouveau pass aussitôt après la 3e dose. Or leur nouveau pass n'est valide qu'à compter de 7 jours après la piqûre. Dès lors, ces personnes se retrouvent privées d'accès à de nombreux lieux alors qu'elles se sont fait vacciner, notamment les personnes qui ne sont pas au fait de ce délai ou peu à l'aise avec la paperasserie et le numérique. Dès lors, elle lui demande s'il ne serait pas plus pertinent de supprimer ce délai de 7 jours ou bien d'utiliser le même QR code pour le nouveau pass sanitaire.

*Santé**Réutilisation des masques chirurgicaux*

43128. – 14 décembre 2021. – **M. Patrick Hetzel** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la réutilisation des masques chirurgicaux. Une étude publiée dans la revue scientifique *Chemosphere* indique que les masques chirurgicaux peuvent tenir jusqu'à 10 lavages en machine, sans perdre leurs qualités de filtration et de respirabilité. Malgré ces études, les recommandations des autorités sanitaires n'ont pas évolué et recommandent toujours de les jeter après quatre heures d'utilisation. Il y a un énorme enjeu économique et environnemental. L'équipe qui a réalisé ces recherches s'est adressé à l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) et à la direction générale de la santé (DGS), sans succès. Aussi, il souhaite savoir quel est l'avis du ministère sur la réutilisation des masques chirurgicaux.

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

N° 28931 Jean-Claude Bouchet.

*Sports**Situation des fédérations sportives*

43135. – 14 décembre 2021. – **M. Stéphane Buchou** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargée des sports**, sur la situation rencontrée par de nombreuses fédérations sportives. Elles peinent à retrouver leurs licenciés d'avant la crise de la covid-19. Leurs activités ont été longtemps interrompues, ce qui a entraîné *de facto* une chute des cotisations et des adhésions. Les équilibres financiers de bon nombre d'associations et clubs sportifs sont aujourd'hui menacés. Depuis quelques

mois, le Gouvernement a tenté de réagir face à cette situation qui impacte malheureusement aussi le monde du bénévolat. Diverses aides d'État ont la possibilité d'être octroyées et obtenues par les diverses fédérations et associations qui leur sont affiliées. Malgré cela, les Français ont du mal à revenir au temps d'avant et à retrouver le sport qu'ils pratiquaient, d'où les difficultés engendrées. À trois ans de la tenue des jeux Olympiques en 2024 à Paris, le monde sportif a de quoi être inquiet, même si l'engouement pour cette manifestation planétaire ne semble pas faiblir. Convaincu que la réussite des JO 2024 passera également par un nombre croissant de licenciés dans les clubs mais aussi de bénévoles, il souhaite connaître les actions que compte mettre en place le Gouvernement pour une véritable reprise sportive dans le pays.

TOURISME, FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER, FRANCOPHONIE, PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

Chambres consulaires

Versement de la GIPA aux personnels des chambres des métiers et de l'artisanat

43025. – 14 décembre 2021. – M. Paul-André Colombani attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du tourisme, des Français de l'étranger et de la francophonie, et auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des PME, sur la situation des personnels des chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) qui sont exclus cette année du versement de la GIPA (garantie individuelle du pouvoir d'achat) pour la période du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020. Les CMA sont des établissements publics administratifs et la situation de leurs personnels est déterminée par un statut établi par une commission paritaire nationale issue de la loi de 1952 sur les chambres consulaires et présidée par leur ministre de tutelle. Depuis onze ans, la valeur du point d'indice déterminée par cette instance est bloquée et la forte dégradation du pouvoir d'achat des agents du réseau a été révélée lors d'une étude réalisée à la fin de l'année 2020. Cette enquête sur les rémunérations engagée par CMA France a démontré que les agents des CMA sont rémunérés bien en dessous des moyennes du marché général avec un écart de 13 à 20 %. En dépit de ce constat, il a été décidé de ne pas procéder cette année au versement de la GIPA, pourtant entrée dans le statut du personnel en 2019 et malgré la parution au *Journal officiel* de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021 qui précise un taux de 3,78 % pour son calcul. Aussi, il lui demande s'il prévoit un versement en 2021 de la GIPA aux agents éligibles et sur la base du taux défini par l'arrêté ministériel en date du 23 juillet 2021, dispositions pouvant se faire sur la base de la signature d'un accord paritaire national prévu dans le code de l'artisanat.

Chambres consulaires

Versement GIPA

43027. – 14 décembre 2021. – Mme Laurence Vanceunebrock attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du tourisme, des Français de l'étranger et de la francophonie, et auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des PME, sur la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) pour les personnels des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). Les CMA sont des établissements publics administratifs dont la situation des personnels est déterminée par un statut établi par une commission paritaire nationale issue de la loi de 1952 sur les chambres consulaires. Entrée dans le statut du personnel de la CMA en 2019, la GIPA a fait l'objet d'un arrêté ministériel le 23 juillet 2021 fixant le calcul de la GIPA sur un taux d'inflation de 3,78 % sur la période allant du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020. L'exécutif de CMA France a récemment annoncé le report du versement de la GIPA aux agents éligibles, actant par là même le non versement de la GIPA pour 2020. Elle souhaite en connaître davantage sur les raisons de ce report et savoir si une solution pourrait être envisagée avec le ministère de tutelle de la CMA pour obtenir un versement de la GIPA aux agents éligibles, sur la base du taux défini par l'arrêté ministériel du 23 juillet 2021.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

Fonction publique territoriale

Diplôme permettant l'accès au concours d'ingénieur territorial

43053. – 14 décembre 2021. – Mme Marine Brenier interroge Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques sur la reconnaissance de certains diplômes permettant l'accès au concours d'ingénieur

territorial de la fonction publique territoriale en externe. En effet, l'inscription à ce concours est conditionnée au fait que le candidat doit être titulaire d'un diplôme sanctionnant 5 années d'études, à caractère technique et scientifique et qui doit être listé dans un décret du ministère de la transformation et de la fonction publique. Si le décret ne mentionne pas le diplôme, alors les centres de gestion sont dans l'obligation de demander au candidat inscrit de remplir un dossier auprès de la commission d'équivalence de diplômes du CNFPT. Plusieurs candidats titulaires d'un master 2 MIAGE (Méthodes informatiques appliquées à la gestion des entreprises) se retrouvent ainsi bloqués, ce diplôme n'étant pas reconnu dans le décret en question. Pourtant, ce diplôme cible parfaitement les compétences à acquérir pour ce concours et rentre également dans le cadre de la réglementation du décret n° 2007-196 du 13 février 2007 relatif aux équivalences de diplômes requises pour se présenter aux concours d'accès aux corps et cadres d'emplois de la fonction publique, à savoir cinq années d'études dans les spécialités du concours. De plus, ce master est référencé n° RNCP31471 au titre du répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) et stipule un code NSF 326 intégrant les thématiques suivantes : informatique, traitement de l'information, réseaux de transmission. Les secteurs d'activités référencés dans ce répertoire sont également à caractère scientifique et technique. Le master MIAGE forme des cadres dans le domaine de l'ingénierie des systèmes d'informations dotés d'une double compétence informatique et gestion. Dispensée dans 21 universités de France, la MIAGE est un cursus d'excellence de niveau licence (bac + 3) et master (bac +5). Mme la députée souhaite donc connaître les raisons de l'exclusion de ce diplôme de la liste permettant l'accès au concours d'ingénieur territorial de la fonction publique. Elle la sollicite également afin de trouver une issue favorable pour tous les candidats concernés par cette injustice.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

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

N^{os} 33042 Jean-Luc Lagleize ; 33059 Jean-Michel Jacques ; 33780 Xavier Paluszkiwicz ; 38236 Mme Cécile Untermaier ; 39570 Jean-Claude Bouchet ; 40867 Jean-Michel Jacques.

Agriculture

Contrôles de l'Office français de la biodiversité

42998. – 14 décembre 2021. – Mme Sophie Beaudouin-Hubiere attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur les contrôles réalisés par l'Office français de la biodiversité (OFB) sur les exploitations agricoles de sa circonscription. En effet, cet établissement public tient lieu de police de l'environnement sur le plan administratif, judiciaire et sanitaire, notamment en ce qui concerne l'eau, les espaces naturels, la faune sauvage, la chasse et la pêche. Les prérogatives des agents n'ont cessé d'être renforcées. Des mesures intimidantes, voire coercitives, ont été engagées dans des cas où des transgressions réglementaires n'étaient pas de la délinquance et pouvaient être purement involontaires. Par exemple, des arboriculteurs traitant en période de floraison pris en « flagrant délit » ont été placés en garde à vue. Au-delà de la disproportion des mesures, l'attitude même de certains agents suscite de très vives tensions, alors même que ces agents sont astreints au port d'armes, ce qui suscite à juste titre parfois l'émoi des agriculteurs. Elle attire donc son attention sur cette situation et sur les tensions qu'elle provoque sur le terrain, et lui demande sa position sur le sujet.

Agriculture

Hausse du coût des engrais azotés

42999. – 14 décembre 2021. – Mme Sophie Beaudouin-Hubiere attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur la hausse du coût des engrais azotés. En effet, le prix des engrais azotés a été multiplié par trois depuis le mois d'octobre 2021, ce qui entraîne un surcoût de l'ordre de 300 euros par hectare. Cette situation risque d'avoir des conséquences dramatiques sur la production agricole et alimentaire, tant au niveau national qu'au niveau mondial, aussi bien sur les rendements que sur les assolements. Il convient donc que les mesures temporaires de soutien direct à l'industrie des engrais soient mises en œuvre (prix du gaz plafonné pour ce secteur, comme c'est le cas pour les particuliers, prix des engrais soutenu par l'État). En dernier ressort, les agriculteurs les

plus exposés pourraient bénéficier de soutiens directs, avec des chèques engrais, par exemple. Il convient aussi de s'attaquer à cette question sur le long terme, en mettant en place des mesures de développement de la production nationale d'engrais et en favorisant l'autonomie des exploitations. Elle lui demande ses intentions à ce sujet.

Agriculture

Impact de la loi AGECE sur la filière légumière

43000. – 14 décembre 2021. – **M. Bernard Perrut** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les écueils de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire et ses effets sur le commerce de détails. Alors même qu'elle n'utilise que peu de plastique et a déjà engagé sa transition, la filière a été particulièrement ciblée par les dispositions de son article 77 prévoyant que tout commerce de détail exposant à la vente des fruits et légumes frais non transformés est tenu de les exposer sans conditionnement composé pour tout ou partie de matière plastique à partir de 2022. Si on ne peut que souscrire à l'objectif de cette loi, le décret n° 2021-1318 du 8 octobre 2021 a étendu la portée de son application en étendant ces contraintes de conditionnement aux « dispositifs d'attache ». Sont notamment concernés par cette disposition tous les légumes proposés en bottes, comme le radis, les carottes, les asperges etc. - le lien, ou attache, étant régulièrement envisagé ici comme alternative à un emballage complet. Malheureusement, il n'existe pas, à ce jour, de lien ou attache ne rentrant pas dans la définition de « matière plastique » telle que précisée par le décret. À titre d'exemple, le caoutchouc dit « naturel » contient systématiquement d'autres composés que le latex, afin notamment d'avoir une forme solide et élastique. Même le raphia, souvent cité comme alternative potentielle, est traité pour garder sa souplesse et sa solidité et entre ainsi dans la définition des produits interdits. Dans ce contexte, il souhaite savoir quelles mesures vont être prises pour ne pas laisser dans l'impasse plusieurs filières légumières, tout en continuant le travail entrepris pour la réduction des emballages plastiques, dans un cadre réglementaire pragmatique et adapté aux réalités.

Baux

Répercussion du Chèque énergie sur les charges locatives à caractère énergétique

43021. – 14 décembre 2021. – **Mme Christine Pires Beaune** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur l'utilisation du chèque énergie par les locataires d'habitations à loyers modérés (HLM). Le Chèque énergie, prévu aux articles L. 124-1 et suivants du code de l'énergie, permet à ses bénéficiaires de déduire du coût des consommations payées à des fournisseurs d'énergie un montant variable selon les revenus du ménage et sa composition en unités de consommation (UC). Pour les personnes vivant dans un logement-foyer, le montant du chèque peut être déduit des redevances dues. En revanche, les locataires d'un bailleur social ne peuvent pas demander de telle déduction sur leurs charges locatives au-delà du montant directement et individuellement payé au fournisseur d'électricité du foyer. Or la facture électrique est souvent inférieure au montant du Chèque énergie et ne représente qu'une fraction des dépenses énergétiques de ces foyers, en particulier lorsque le logement bénéficie d'un chauffage collectif. Cette situation ne paraît pas logique, dans la mesure où il est possible dans la majorité des cas d'identifier de manière individuelle la consommation énergétique de chaque ménage au sein du parc locatif social. En ne donnant pas la possibilité de déduction du Chèque des charges locatives à ces locataires modestes, alors même qu'ils sont au cœur du public ciblé par le Chèque énergie, le dispositif actuel échoue dans son objectif premier de soutien solidaire à la consommation énergétique. Elle lui demande d'étudier la possibilité d'ouvrir la déduction du Chèque énergie de la part des charges locatives attribuables aux consommations énergétiques des locataires du parc social, que cette part soit individualisée ou forfaitaire et dans quel délai elle entend prendre les mesures réglementaires ou proposer les mesures législatives qui s'imposent pour ouvrir cette possibilité. Elle lui demande si elle l'envisage et si non, quelle en sont les raisons.

Cours d'eau, étangs et lacs

Gestion de l'eau dans le Marais poitevin

43034. – 14 décembre 2021. – **Mme Delphine Batho** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur le projet d'arrêté préfectoral interdépartemental valant règlement d'eau des ouvrages structurants du marais mouillé de la Sèvre niortaise, du Mignon et des Autizes. Depuis 1996, l'État et l'Union des marais mouillés ont décidé du principe de gestionnaire unique pour l'ensemble des ouvrages permettant la régulation des étagements hydrauliques situés entre Niort et l'océan de la Sèvre niortaise, ainsi que sur les affluents (Mignon et Autizes). Ainsi, l'article 1^{er} de l'arrêté interdépartemental du 16 février 2017 dispose que « L'Institution interdépartementale

du bassin de la Sèvre niortaise (IIBSN) est l'exploitant de l'ensemble de ces ouvrages, en tant que propriétaire ou mandataire de gestion ». Le projet d'arrêté préfectoral interdépartemental valant règlement d'eau des ouvrages structurants du marais mouillé de la Sèvre niortaise, du Mignon et des Autizes, qui a fait l'objet d'une consultation du public du 22 octobre 2021 au 14 novembre 2021, vise à permettre à l'Union des marais mouillés, propriétaire de deux ouvrages identifiés par l'arrêté préfectoral de 2017 (barrage de la Porte de l'île et barrage de l'aqueduc de Maillé), d'en assurer la gestion et de mettre ainsi fin au principe de gestionnaire unique. Les acteurs du territoire sont opposés à cette remise en question qui risquerait d'entraîner une mauvaise coordination entre les différents gestionnaires en cas d'ajustement des niveaux en période de crue et de sécheresse. Cette situation pourrait ainsi générer une mauvaise appréciation des phénomènes d'inondation entre les différents acteurs, ou générer des vidanges de biefs en fonction des priorités du gestionnaire. Mme la députée s'oppose à la remise en cause de la gestion unique des ouvrages de la Sèvre niortaise. Aussi, elle lui demande instamment de bien vouloir indiquer si le Gouvernement entend renoncer à ce projet au regard des légitimes inquiétudes des acteurs du territoire.

Énergie et carburants

Afficheurs déportés pour les usagers de compteur Linky atteints d'illectronisme

43042. – 14 décembre 2021. – **Mme Annaïg Le Meur** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les difficultés que rencontrent nombre d'utilisateurs de compteur Linky pour disposer d'informations sur leur consommation d'énergie. L'article L. 341-4 du code de l'énergie dispose que « les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité mettent à la disposition des consommateurs leurs données de comptage ». Sa mise en application passe principalement par les informations disponibles par internet, sur l'espace de connexion d'Enedis. La connaissance de ces données est d'autant plus importante pour les ménages alors que le prix des énergies a largement augmenté depuis 2020. Néanmoins, de nombreux Français, en majorité des personnes âgées, sont peu habitués à l'usage du numérique et sont dans l'impossibilité de créer un compte client et encore moins de le consulter. Quant aux informations affichées sur les compteurs eux-mêmes, elles sont peu intelligibles avec des acronymes ou des abréviations souvent inconnues pour la plupart des utilisateurs comme « VA » ou « PUIS APP SOUTIR ». En parallèle, il existe des afficheurs déportés permettant de visualiser beaucoup plus facilement les données du compteur. Depuis la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ceux-ci sont mis à disposition gratuitement pour les ménages équipés du compteur Linky et bénéficiant du chèque énergie, soit 5,8 millions de foyers en 2021. Elle souhaiterait donc savoir s'il serait possible d'étendre cette mise à disposition aux personnes souffrant d'illectronisme qui en feraient la demande.

Énergie et carburants

Exonération de la TICPE pour les agriculteurs

43044. – 14 décembre 2021. – **Mme Sophie Beaudouin-Hubiere** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la hausse du cours du pétrole depuis fin avril 2020 et ses conséquences pour les agriculteurs. En effet, l'utilisation d'engins motorisés est indispensable à l'exercice du métier d'agriculteur et a un impact important tant sur leur rémunération que sur leur compétitivité. Mme la députée encourage donc le ministère à lancer une réflexion sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui a des impacts négatifs sur le monde agricole. Elle lui demande ses intentions à ce sujet.

Logement : aides et prêts

Arnaques à la rénovation énergétique

43074. – 14 décembre 2021. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur le développement des arnaques relatives à la rénovation énergétique (au moins 13 départements touchés à ce jour d'après l'Association des victimes d'escroquerie à la rénovation énergétique). En effet, il semble que des entreprises indélicates démarchent les propriétaires et proposent des devis de travaux intéressants, éligibles aux aides de l'État. Les victimes contractent alors un prêt à la consommation conseillé par l'entreprise malhonnête et remboursable rapidement grâce aux subventions reçues au terme des travaux. Or les aides n'arriveront jamais et les soi-disant professionnels se seront volatilisés. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui faire part des mesures qu'elle entend mettre en œuvre pour d'une part, sanctionner ces escroqueries et d'autre part, protéger les victimes.

*Politique extérieure**Situation du patrimoine naturel de l'île de Socotra au Yémen*

43101. – 14 décembre 2021. – M. Sébastien Nadot alerte Mme la ministre de la transition écologique sur la situation de l'île de Socotra (Yémen), patrimoine naturel exceptionnel en péril. Ce musée vivant empli de trésors botaniques et zoologiques uniques, dont certaines variétés de plantes vieilles de plus de 20 millions d'années, est menacé. En raison de sa biodiversité, avec plus de 700 espèces uniques au monde recensées, Socotra a été déclarée réserve de biosphère en 2003, puis inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2008. Exempt des combats et des bombardements qui font rage au Yémen, l'archipel de Socotra reste néanmoins vulnérable face à l'érosion des sols et la dégradation de l'habitat, dégradation qui a probablement augmenté suite à l'impact des cyclones de 2008 et 2015. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement français entend prendre compte tenu de l'urgence à agir pour préserver le patrimoine naturel unique de Socotra.

TRANSITION NUMÉRIQUE ET COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

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

N° 39837 Mme Marie-Pierre Rixain.

*Numérique**Attribution éventuelle de l'hébergement de données sensibles aux JO de Paris*

43079. – 14 décembre 2021. – M. Christophe Euzet attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès des ministres de l'économie, des finances et de la relance, et de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé de la transition numérique et des communications électroniques, sur la possible attribution à la société chinoise Alibaba du stockage sur son *cloud* du fichier des personnes accréditées pour les jeux Olympiques Paris 2024. Or ce fichier, rassemblant des milliers de personnes françaises mais aussi étrangères, comporte de nombreuses données confidentielles concernant, par exemple, des policiers, agents de sécurité, etc. La société Alibaba héberge déjà plusieurs applications sensibles concernant les jeux Olympiques de 2024 à Paris, dont le site internet du Comité olympique. Certes, le Comité d'organisation des jeux Olympiques certifie que les données seront hébergées en Europe et que la société Alibaba s'engage à respecter le règlement général sur la protection des données (RGPD) européen. De plus, la société Alibaba fait partie de la quinzaine de « *top-sponsors* » du Comité international olympique et il est difficile pour le Comité olympique d'écarter un partenaire du CIO. Cependant, la société Alibaba a fait l'objet, depuis la fin de l'année 2020, d'une certaine reprise en main par le gouvernement chinois. Ce dernier a multiplié les enquêtes sur cette société accusée par les autorités de la concurrence chinoises de pratiques monopolistiques. En avril 2021, elle a été condamnée à une amende de 2,3 milliards d'euros pour abus de position dominante. Sa filiale financière, Ant Financial, a été contrainte par l'État chinois de lui céder l'intégralité des données concernant ses 700 millions d'utilisateurs, ce qui revient à nationaliser l'économie numérique chinoise. L'emblématique fondateur de ce géant du e-commerce a disparu en novembre 2020 avant d'être poussé à se retirer de l'ensemble de ses activités. Ce contexte augure mal du respect de la confidentialité des données sensibles hébergées sur le *cloud* d'Alibaba par le Comité olympique français. L'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) a rendu un avis défavorable concernant cette attribution. C'est pourquoi il souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage d'intervenir pour réguler l'attribution de ces marchés sensibles et demander qu'une entreprise française ou européenne soit retenue pour des raisons de cybersécurité et de protection de données sensibles.

TRANSPORTS

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

N°s 35294 Jean-Claude Bouchet ; 35295 Mme Valérie Beauvais ; 36458 Jean-Luc Lagleize ; 36460 Jean-Luc Lagleize.

*Communes**Entretien des abords d'infrastructures de transport appartenant à l'Etat*

43030. – 14 décembre 2021. – Mme Fannette Charvier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur l'entretien des abords d'infrastructures de transport appartenant à l'État. Les gestionnaires d'ouvrages sollicitent les communes par lesquelles passent ces infrastructures pour effectuer l'entretien des abords. Le dépérissement croissant des arbres, conséquence du réchauffement climatique, entraîne un risque pour les usagers et demande pour les communes des interventions de plus en plus régulières. Ces coûts d'entretien viennent peser de manière conséquente sur les budgets des collectivités, en particulier ceux des communes rurales qui ne possèdent pas toujours les ressources suffisantes pour faire face à ce type de dépense. Aussi, elle souhaite connaître les mesures qu'il compte entreprendre pour accompagner les communes face à cette difficulté.

*Énergie et carburants**Déploiement de bornes électriques en Charente-Maritime*

43043. – 14 décembre 2021. – M. Raphaël Gérard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le faible déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques dans le sud de la Charente-Maritime. Dans un marché en pleine mutation, le nombre d'immatriculations de véhicules électriques connaît une nette progression qui contribue à modifier en profondeur la composition du parc automobile français. Cette dynamique est observable à l'échelle départementale en Charente-Maritime, où la vente de véhicules électriques a augmenté de près de 25 % entre 2017 et 2020. Pour autant, le manque de bornes pèse sur la mobilité des concitoyens et l'attractivité touristique du territoire. Sept bornes ont été installées entre 2017 et le début de l'année 2020 sur les 114 initialement prévues. Pour lever ces freins et accompagner cette transition, le Gouvernement a annoncé une série de mesures visant à accélérer le déploiement des bornes de recharge en France. Plusieurs appels à projets pour des bornes ultrarapides doivent être lancés dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 » à hauteur de 300 millions d'euros. Conscient des attentes des habitants, des propriétaires de résidences secondaires mais aussi des touristes qui sont de plus en plus friands de ce type de véhicules propres, il l'interroge sur les leviers mis à la disposition des collectivités et des porteurs de projets pour pallier le manque d'équipements et poser les conditions d'une transition écologique réussie en milieu rural.

*Professions de santé**Attractivité du métier d'ambulancier*

43107. – 14 décembre 2021. – Mme Audrey Dufeu attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'attractivité du métier d'ambulancier. Les métiers du soin souffrent d'importantes carences en personnel et les besoins vont fortement augmenter dans les années à venir en raison du vieillissement de la population. Il est essentiel de simplifier les procédures pour permettre aux jeunes, dès 18 ans, d'accéder à ces formations. Pour suivre la formation permettant d'obtenir le certificat de capacité d'ambulation (CCA), il faut être titulaire d'un permis B depuis au moins 3 ans (2 ans pour une personne ayant effectué la conduite accompagnée). Cette mesure limite l'accès de jeunes à la sortie du lycée à la profession d'ambulancier. Dans le même temps, cette restriction ne s'applique pas aux personnes souhaitant passer le permis C permettant de conduire des poids lourds. La seule restriction concerne l'âge ; les jeunes de 18 à 21 ans titulaire d'un permis C ne peuvent conduire des véhicules de plus de 7,5 tonnes. Aussi, elle souhaite savoir s'il serait possible de faire évoluer les règles afin de permettre aux jeunes titulaires d'un permis B de pouvoir suivre, dès son obtention, la formation permettant de devenir ambulancier.

*Transports urbains**Prolongation de la ligne 14 du métro à Morangis*

43140. – 14 décembre 2021. – M. Robin Reda attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la prolongation de la ligne 14 du métro parisien et l'établissement d'une gare de métro en lieu et place du site de remisage de la ligne 14 à Morangis. Le nord de l'Essonne pâtit d'un réseau de transports en deçà des besoins, au regard notamment des obligations de construction de logements que l'État et les réalités démographiques imposent aux collectivités. La ville de Morangis accueillera le site de maintenance et remisage de la ligne 14 en 2024 sans pouvoir en profiter. Sans

station de métro, l'Essonne se trouve à nouveau reléguée à un territoire ignoré, destiné à porter les contraintes de l'hypercentre de la région Île-de-France sans pouvoir en bénéficier réellement. La perspective d'une gare à Morangis permettrait d'allier les objectifs environnementaux de déplacements décarbonés dans un territoire très dense et saturé, la redynamisation économique notamment de la zone aéroportuaire d'Orly et une qualité de vie améliorée pour les habitants par la réduction des pollutions de l'air et sonore (estimée à -39 % par le cabinet TTK). Une concertation avec les élus locaux doit être ouverte. Il lui demande quand est-ce que cela sera le cas.

Transports urbains

Trottinettes électriques : renforcement de la sécurité

43141. – 14 décembre 2021. – **M. Robin Reda** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur les engins de déplacements électriques. Les engins de déplacements électriques offrent une nouvelle forme de mobilité dans les villes. Leurs usagers ignorent parfois les obligations d'assurance auxquelles ils sont soumis. En effet, les risques inhérents à la circulation sont partagés par les trottinettes et autres engins électriques. Ainsi, l'obligation d'apposition d'un certificat d'assurance, l'information sur les produits et auprès des points de vente encouragerait ces derniers à s'assurer effectivement. Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

Voirie

La gestion du trafic de l'autoroute A 89 lors d'épisodes neigeux

43146. – 14 décembre 2021. – **M. André Chassaigne** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la gestion du trafic de l'autoroute A 89 lors d'épisodes neigeux. Le dimanche 28 novembre 2021, un épisode neigeux a frappé le secteur thiernois et ligérien (département du Puy-de-Dôme et de la Loire). Les chutes de neige avaient été annoncées par les services météorologiques. Or, malgré ces prévisions, quelque 1 500 personnes ont été bloquées durant des heures sur l'axe autoroutier A 89. 21 kilomètres de bouchon ont ainsi été recensés. Après avoir été fermée, cette autoroute a été rouverte à la circulation, puis refermée quelques temps plus tard. Le concessionnaire pointe plusieurs facteurs responsables : véhicules mal équipés pour les conditions hivernales ou tentatives de doubler les déneigeuses. Il précise, en outre, être dimensionné pour faire face à ce type d'évènement et rejette totalement la faute sur le comportement de certains usagers. Pour autant, il est regrettable de constater que ce type d'incident est fréquent à chaque fois que des épisodes neigeux impactent ce secteur autoroutier. Malgré cette récurrence, le concessionnaire ne prend toujours pas les mesures nécessaires afin de rendre plus efficace le déneigement sur ce secteur ayant une déclivité de l'ordre de 6 %. Il est tout aussi affligeant qu'aucune leçon n'ait été tirée des précédents incidents similaires ayant également bloqué de nombreux automobilistes sur cette portion d'autoroute lors de chutes de neige. Pourtant, l'article 4 du contrat de concession consolidé stipule que la société concessionnaire s'engage notamment à assurer le financement de toutes les opérations prévues par la convention et le cahier des charges dans les conditions et limites définies par le cahier des charges. Dans sa décision n° 68945 du 25 mars 1988, le Conseil d'État a considéré que, en l'absence de l'anticipation des conséquences des aléas climatiques dès lors que ces aléas sont prévus et annoncés, de l'information des automobilistes en les mettant en garde et de la mobilisation l'ensemble de ses moyens humains et matériels de telle sorte qu'ils soient immédiatement en mesure d'intervenir, la société concessionnaire engageait pleinement et exclusivement sa responsabilité. Il est également à noter que ce n'est pas faute de moyens financiers, car le rapport d'activité semestriel des Autoroutes du Sud de la France (ASF), en date du 30 juin 2021, précise que « le chiffre d'affaires consolidé du 1^{er} semestre 2021 s'élève à 1 746,1 millions d'euros, en hausse de 26,8 % par rapport à celui du 1^{er} semestre 2020 ». De plus, de nombreux élus ont exprimé leur agacement et leur colère face à la gestion de crise sur l'A 89 et les lourdes conséquences dont ils ont la charge. Ils dénoncent notamment un manque d'information et de communication de la part de Vinci ou des services de l'État. Au regard de ce triste constat, il lui demande s'il va procéder à un audit sur les événements survenus et organiser une table ronde regroupant les services de l'État, le concessionnaire de l'A89 et les élus locaux afin que la société concessionnaire prenne l'engagement de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires afin de limiter les impacts liés aux chutes de neige sur l'autoroute A 89.

TRAVAIL, EMPLOI ET INSERTION

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

N^{os} 16725 Jean-Michel Jacques ; 19146 Mme Marie-Ange Magne ; 25165 Jean-Michel Mis ; 36046 Jean-Claude Bouchet ; 37981 Mme Cécile Untermaier.

*Fonctionnaires et agents publics**Compte personnel de formation dans l'éducation nationale*

43054. – 14 décembre 2021. – M. Boris Vallaud attire l'attention de Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion sur le compte personnel de formation dans la fonction publique de l'éducation nationale. Depuis le 1^{er} janvier 2017, tout agent public bénéficie d'un compte personnel de formation (CPF) et d'un compte d'engagement citoyen (CEC) ayant pour objet d'acquérir des droits qui permettent de suivre des actions de formation. Soumises à l'accord de l'employeur portant sur la nature, le calendrier et le financement de la formation, les demandes font l'objet d'une instruction qui doit recueillir l'avis d'une commission administrative paritaire préalablement à un troisième refus portant sur une demande d'utilisation par un agent du CPF pour une action de formation de même nature. Validées par le directeur académique des services de l'éducation nationale, les demandes d'utilisation du CPF en vue d'une reconversion professionnelle feraient très souvent l'objet d'un refus non motivé et les tenues des commissions administratives seraient peu fréquentes. En conséquence, il lui demande quelles sont les mesures mises en œuvre par le Gouvernement visant à faciliter l'accès aux formations permettant les mobilités et les reconversions professionnelles pour les agents de la fonction publique et notamment ceux relevant de l'éducation nationale.

*Formation professionnelle et apprentissage**Intégration des GEIQ dans le plan pour la formation et la qualification*

43056. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion sur la situation des GEIQ qui, grâce à leurs 7 000 entreprises adhérentes, s'appuient sur la formation et l'accès à la qualification comme levier d'insertion professionnelle. En utilisant les contrats en alternance mais également en réalisant l'ingénierie de parcours avec un accompagnement social et professionnel, ils constituent un exemple efficace de dispositif d'insertion piloté par les entreprises. Il lui demande sa position quant à l'intégration des GEIQ dans le plan pour la formation et la qualification annoncé par le Président de la République.

*Travail**Indemnité de licenciement*

43142. – 14 décembre 2021. – M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion sur la situation d'un salarié appelé à effectuer une visite de reprise auprès de la médecine du travail après un arrêt maladie pour accident du travail et que son employeur licencie quelques jours auparavant pour cause économique, en connaissant son état de santé. Le salarié en cause perçoit alors une indemnité de l'ordre de la moitié de celle dont il aurait bénéficié après avoir été déclaré inapte par la médecine du travail. Il souhaite connaître son analyse de ce type de situation et les mesures qu'il est possible de prendre.

VILLE

*Logement**Répartition des charges pour l'isolation d'un bien non conforme à la location*

43073. – 14 décembre 2021. – M. Fabien Matras interroge Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargée de la ville, sur la répartition des frais de rénovation énergétique entre usufruitier et nu-propiétaire. À défaut de convention contraire, lors d'un usufruit, la loi prévoit la répartition des frais entre le nu-propiétaire et l'usufruitier, en confiant au premier la charge des travaux importants qui ont trait à la structure et à la solidité générale de l'immeuble (fondations, murs,

voûtes, poutres, toitures, caves...). L'usufruitier supporte quant à lui les charges attachées à l'usage du bien telles que les dépenses d'entretien et réparations courantes des parties communes et des équipements communs, les salaires et charges sociales du gardien, la prime d'assurance des parties communes, les honoraires du syndic ou encore les frais de fonctionnement des services collectifs. Dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, le Gouvernement a mis en place des normes visant à diminuer le nombre de logements considérés comme des « passoires thermiques ». À cet égard, un décret n° 2021-19 du 11 janvier 2021 relatif au critère de performance énergétique dans la définition du logement décent a mis en place à partir du 1^{er} janvier 2023 l'interdiction de location de tous les logements dont la consommation énergétique excède les 450 kilowattheures d'énergie finale par mètre carré de surface habitable et par an (classés G sur le DPE). Toutefois, la loi ne précise pas si les travaux d'isolation parfois nécessaires afin de satisfaire aux nouvelles normes en vigueur entrent dans le cadre des travaux liés au gros œuvre affectant la structure et la solidité générale de l'immeuble. Certains usufruitiers ne pourraient donc pas être éligibles aux aides à la transition énergétique et seraient de ce fait exposés à supporter la totalité des coûts de ces réparations au profit du nu-propriétaire, alors même que ces travaux parfois très lourds pourraient être considérés comme relevant du nu-propriétaire. Ainsi, il lui demande s'il est envisagé de prévoir une répartition des charges des travaux de rénovation énergétique lourds conditionnant la location d'un bien immobilier.

4. Réponses des ministres aux questions écrites

Le présent fascicule comprend les réponses aux questions signalées le :

lundi 23 novembre 2020

N° 32440 de M. Fabien Gouttefarde ;

lundi 8 février 2021

N° 34810 de Mme Barbara Bessot Ballot ;

lundi 12 avril 2021

N° 34748 de M. Mansour Kamardine ;

lundi 10 mai 2021

N° 36259 de Mme Mathilde Panot ;

lundi 7 juin 2021

N°s 36260 de M. Jean-Luc Mélenchon ; 36890 de M. Jean-Luc Warsmann ;

lundi 21 juin 2021

N° 37323 de M. Jean-Luc Mélenchon ;

lundi 20 septembre 2021

N° 39616 de Mme Mathilde Panot ;

lundi 18 octobre 2021

N°s 39980 de M. Bernard Brochand ; 40143 de M. Damien Pichereau ;

lundi 22 novembre 2021

N° 38879 de M. Hubert Wulfranc.

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

Abad (Damien) : 42827, Personnes handicapées (p. 8863).

Adam (Damien) : 36078, Transports (p. 8914).

B

Batut (Xavier) : 40947, Agriculture et alimentation (p. 8837).

Bazin (Thibault) : 42693, Personnes handicapées (p. 8864).

Belhaddad (Belkhir) : 41397, Industrie (p. 8853).

Berta (Philippe) : 26615, Transports (p. 8887).

Bessot Ballot (Barbara) Mme : 34810, Transports (p. 8908) ; 39786, Transports (p. 8932).

Bonnivard (Émilie) Mme : 26540, Justice (p. 8854) ; 33698, Transports (p. 8901).

Bono-Vandorme (Aude) Mme : 40425, Transports (p. 8933) ; 40429, Industrie (p. 8852).

Bony (Jean-Yves) : 42692, Personnes handicapées (p. 8862).

Bothorel (Éric) : 37791, Transports (p. 8927).

Boucard (Ian) : 40714, Agriculture et alimentation (p. 8836).

Bouley (Bernard) : 35071, Transports (p. 8908) ; 36254, Transports (p. 8915) ; 37787, Transports (p. 8926).

Bournazel (Pierre-Yves) : 38881, Solidarités et santé (p. 8870).

Brenier (Marine) Mme : 32205, Solidarités et santé (p. 8866).

Brochand (Bernard) : 35292, Transports (p. 8909) ; 39980, Industrie (p. 8849).

Brulebois (Danielle) Mme : 41914, Mémoire et anciens combattants (p. 8858) ; 42472, Personnes handicapées (p. 8860).

Brun (Fabrice) : 25335, Transports (p. 8885).

Bureau-Bonnard (Carole) Mme : 38884, Solidarités et santé (p. 8870).

C

Cabaré (Pierre) : 34324, Transports (p. 8905).

Causse (Lionel) : 30682, Transports (p. 8892).

Cazenove (Sébastien) : 34326, Transports (p. 8905).

Chassaigne (André) : 34563, Comptes publics (p. 8846) ; 41468, Transports (p. 8933).

Cordier (Pierre) : 30288, Transports (p. 8891).

Courson (Charles de) : 41282, Agriculture et alimentation (p. 8839).

D

Dalloz (Marie-Christine) Mme : 42466, Personnes handicapées (p. 8860).

Degois (Typhanie) Mme : 37617, Biodiversité (p. 8843).

Dive (Julien) : 42507, Mémoire et anciens combattants (p. 8858).

Dufrègne (Jean-Paul) : 42554, Personnes handicapées (p. 8862).

Dumas (Françoise) Mme : 38328, Agriculture et alimentation (p. 8830).

Dupont-Aignan (Nicolas) : 24307, Transports (p. 8884) ; **35452**, Transports (p. 8910) ; **36255**, Transports (p. 8915).

E

Essayan (Nadia) Mme : 30107, Transports (p. 8889).

F

Favennec-Bécot (Yannick) : 21904, Transports (p. 8880).

Ferrara (Jean-Jacques) : 36904, Transports (p. 8920).

Fiévet (Jean-Marie) : 20861, Transports (p. 8879) ; **20919**, Transports (p. 8879).

Firmin Le Bodo (Agnès) Mme : 38821, Solidarités et santé (p. 8869).

G

Gaultier (Jean-Jacques) : 36506, Transports (p. 8918) ; **41677**, Comptes publics (p. 8847) ; **42854**, Solidarités et santé (p. 8872).

Geismar (Luc) : 34113, Transports (p. 8903) ; **35878**, Transports (p. 8914).

Genevard (Annie) Mme : 41752, Agriculture et alimentation (p. 8841).

Gipson (Séverine) Mme : 31049, Biodiversité (p. 8842).

Girardin (Éric) : 30108, Transports (p. 8890).

Gouttefarde (Fabien) : 32440, Transports (p. 8898).

Granjus (Florence) Mme : 35750, Transports (p. 8910).

H

Hammouche (Brahim) : 42231, Mémoire et anciens combattants (p. 8858).

Haury (Yannick) : 33861, Transports (p. 8902).

Hemedinger (Yves) : 38601, Transports (p. 8929).

Herbillon (Michel) : 37632, Transports (p. 8926).

Houplain (Myriane) Mme : 39804, Agriculture et alimentation (p. 8834) ; **42852**, Solidarités et santé (p. 8872).

J

Janvier (Caroline) Mme : 39691, Industrie (p. 8850).

K

Kamardine (Mansour) : 34748, Transports (p. 8907).

Kerbarh (Stéphanie) Mme : 13090, Transports (p. 8874).

Kervran (Loïc) : 30686, Transports (p. 8894).

L

Lagleize (Jean-Luc) : 27416, Transports (p. 8888) ; 33058, Transports (p. 8899).

Lambert (François-Michel) : 39206, Transports (p. 8930).

Larive (Michel) : 26723, Justice (p. 8856).

Lasserre (Florence) Mme : 34614, Transports (p. 8906).

Lavergne (Célia de) Mme : 22346, Transports (p. 8881).

Lazaar (Fiona) Mme : 10344, Transports (p. 8873).

Le Fur (Marc) : 30904, Transports (p. 8895) ; 41942, Agriculture et alimentation (p. 8842).

Lemoine (Patricia) Mme : 24482, Transports (p. 8885).

Leseul (Gérard) : 36897, Transports (p. 8919).

Lorho (Marie-France) Mme : 37613, Transports (p. 8911).

I

la Verpillière (Charles de) : 35751, Transports (p. 8913).

M

Magne (Marie-Ange) Mme : 41102, Agriculture et alimentation (p. 8838).

Magnier (Lise) Mme : 27149, Solidarités et santé (p. 8865) ; 27689, Solidarités et santé (p. 8865) ; 40145, Solidarités et santé (p. 8867) ; 41712, Agriculture et alimentation (p. 8840).

Maquet (Emmanuel) : 32317, Transports (p. 8897).

Maquet (Jacqueline) Mme : 39981, Industrie (p. 8851).

Marilossian (Jacques) : 26821, Transports (p. 8888) ; 39037, Comptes publics (p. 8847).

Matras (Fabien) : 42840, Solidarités et santé (p. 8871).

Mauborgne (Sereine) Mme : 34114, Transports (p. 8904).

Mélenchon (Jean-Luc) : 36260, Transports (p. 8917) ; 37323, Transports (p. 8922).

Ménard (Emmanuelle) Mme : 23134, Transports (p. 8883) ; 39756, Transports (p. 8932).

Michel-Brassart (Monica) Mme : 30868, Transports (p. 8894).

Molac (Paul) : 35972, Solidarités et santé (p. 8868).

N

Naegelen (Christophe) : 42467, Personnes handicapées (p. 8860).

O

Orphelin (Matthieu) : 39434, Industrie (p. 8849).

P

Panonacle (Sophie) Mme : 20547, Transports (p. 8878).

Panot (Mathilde) Mme : 36259, Transports (p. 8916) ; 39616, Transports (p. 8930).

Pauget (Éric) : 42697, Premier ministre (p. 8829).

Pellois (Hervé) : 41736, Agriculture et alimentation (p. 8840).

Pichereau (Damien) : 40143, Solidarités et santé (p. 8867).

Pires Beaune (Christine) Mme : 37113, Transports (p. 8921) ; 38174, Transports (p. 8928).

Portarrieu (Jean-François) : 26390, Transports (p. 8886) ; 35756, Transports (p. 8913).

Q

Quatennens (Adrien) : 23091, Transports (p. 8882).

Questel (Bruno) : 39500, Agriculture et alimentation (p. 8831).

R

Ramos (Richard) : 37631, Culture (p. 8848).

Ratenon (Jean-Hugues) : 40576, Agriculture et alimentation (p. 8835) ; 40578, Outre-mer (p. 8859).

Rebeyrotte (Rémy) : 37611, Transports (p. 8911).

Rilhac (Cécile) Mme : 31024, Transports (p. 8896).

Rist (Stéphanie) Mme : 20689, Transports (p. 8878).

Rolland (Vincent) : 42473, Personnes handicapées (p. 8861).

Roques-Etienne (Muriel) Mme : 39984, Agriculture et alimentation (p. 8830).

S

Santiago (Isabelle) Mme : 37221, Solidarités et santé (p. 8868).

Sermier (Jean-Marie) : 33668, Transports (p. 8901) ; 42552, Personnes handicapées (p. 8861).

Sorre (Bertrand) : 34067, Biodiversité (p. 8843).

T

Tamarelle-Verhaeghe (Marie) Mme : 20382, Transports (p. 8876) ; 39501, Agriculture et alimentation (p. 8832).

Templier (Sylvain) : 38002, Biodiversité (p. 8844).

Therry (Robert) : 33285, Transports (p. 8900).

Thourot (Alice) Mme : 38982, Solidarités et santé (p. 8871).

Tolmont (Sylvie) Mme : 35971, Solidarités et santé (p. 8866).

Trompille (Stéphane) : 37579, Transports (p. 8924).

V

Vatin (Pierre) : 37389, Transports (p. 8923).

Villiers (André) : 39562, Justice (p. 8857) ; 42730, Personnes handicapées (p. 8862).

W

Warsmann (Jean-Luc) : 36890, Transports (p. 8919).

Wulfranc (Hubert) : 38879, Solidarités et santé (p. 8869).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

A

Administration

Homologation - Véhicules agricoles et forestiers, 21904 (p. 8880).

Agriculture

Difficultés des liniculteurs pour la récolte 2021, 40947 (p. 8837) ;

Filière cidricole en crise, 39500 (p. 8831) ;

Prix des réparations des machines agricoles professionnelles, 41282 (p. 8839) ;

Réparation des machines agricoles, 41736 (p. 8840) ;

Soutien à la filière cidricole, 39501 (p. 8832) ;

Vignerons français, 40714 (p. 8836).

Aménagement du territoire

Entretien des ponts en France, 20919 (p. 8879).

Anciens combattants et victimes de guerre

Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants., 42507 (p. 8858) ;

Demi-part de quotient familial pour les veuves d'anciens combattants, 41914 (p. 8858) ;

Demi-part fiscale de réversion aux veuves d'anciens combattants, 42231 (p. 8858).

Animaux

Lutte contre les chenilles processionnaires, 31049 (p. 8842) ; **34067** (p. 8843) ;

Statistiques sur les collisions entre véhicules et faune, 20689 (p. 8878).

Automobiles

Bilan de l'utilisation de pièces automobiles issues de l'économie circulaire, 39206 (p. 8930) ;

Circulation des véhicules anciens de collection, 35750 (p. 8910) ;

Conséquences du mal écologique sur le transport public particulier de personnes, 33698 (p. 8901) ;

Faciliter la circulation des véhicules historiques de collection, 37611 (p. 8911) ;

Malus écologique - Correctif, 35751 (p. 8913) ;

Modalités d'accès à la prime à la conversion des véhicules, 30904 (p. 8895) ;

Nouveaux volants dans certains nouveaux modèles automobiles, 36078 (p. 8914) ;

Préservation de la filière des véhicules de collection, 33285 (p. 8900) ;

Régime de dérogation des véhicules d'av 1960 au contrôle technique, 38601 (p. 8929) ;

Règlementation environnementale et voitures de collection, 34614 (p. 8906) ;

Soutien au dispositif dit « retrofit », 33058 (p. 8899) ;

Traitement inéquitable réservé aux véhicules de collection, 37613 (p. 8911) ;

Véhicules de collection et ZFE, 35452 (p. 8910) ;

Véhicules de collection et ZFE., 36506 (p. 8918).

B**Biodiversité**

Évaluation de la stratégie nationale relative aux espèces envahissantes, 37617 (p. 8843) ;

Lutte contre les espèces envahissantes, 38002 (p. 8844) ;

Préservation des vers de terre dans les terres agricoles, 41102 (p. 8838).

Bois et forêts

Aides du plan de relance pour la forêt, 41752 (p. 8841).

C**Collectivités territoriales**

Loi d'orientation des mobilités et compétence « mobilité », 35756 (p. 8913).

Culture

Pratiques artistiques pour les associations culturelles, 37631 (p. 8848).

Cycles et motocycles

Avenir du plan vélo, 34113 (p. 8903) ;

Coup de pouce vélo, 37632 (p. 8926) ;

Intégration de la trottinette électrique personnelle dans le forfait mobilité, 34114 (p. 8904) ;

Pratique du vélo en France, 37389 (p. 8923) ;

Renouvellement du « coup de pouce vélo », 39786 (p. 8932).

E**Élevage**

Filière des volailles françaises et accord UE/Mercosur, 39804 (p. 8834) ;

Manque de vétérinaires ruraux, 41942 (p. 8842).

F**Fonction publique hospitalière**

Bénéfice de la NBI pour les infirmiers et aides-soignants en réanimation, 38982 (p. 8871) ;

L'exclusion des ASH et des IDE du bénéfice de la prime « grand âge », 35971 (p. 8866) ;

Reconnaissance du personnel paramédical des services de réanimation, 35972 (p. 8868) ;

Rémunération des équipes paramédicales des services de réanimation, 38821 (p. 8869) ;

Revalorisation salariale des infirmiers et aides-soignants de réanimation, 37221 (p. 8868).

Fonctionnaires et agents publics

Sort des conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation, 26723 (p. 8856).

I**Impôts et taxes**

Fiscalité du kérosène, 13090 (p. 8874).

Industrie

Filière aéronautique dans la Somme, 32317 (p. 8897) ;

Production française de masques sanitaires, 41397 (p. 8853).

Institutions sociales et médico sociales

Extension de la prime Ségur aux associations médico-sociales, 42552 (p. 8861) ;

Handicap - Personnels du handicap, 42692 (p. 8862) ;

Revalorisation de tous les professionnels du soin et de l'accompagnement, 42554 (p. 8862) ;

Situation préoccupante du secteur médico-social, 42693 (p. 8864).

J**Justice**

Améliorer la réponse pénale aux violences urbaines commises par les mineurs, 39562 (p. 8857).

L**Lieux de privation de liberté**

Situation personnels pénitentiaires, 26540 (p. 8854).

M**Marchés publics**

Annonce de la suppression de 70 postes par le fabricant de masques Kolmi-Hopen, 39434 (p. 8849) ;

Fabrication française de masques de protection, 39980 (p. 8849) ;

Masques sanitaires à usage unique faits en France, 39691 (p. 8850) ;

Privilégier les masques français à usage unique, 39981 (p. 8851).

Médecines alternatives

Reconnaissance de la pratique du shiatsu, 27149 (p. 8865) ;

Reconnaissance du shiatsu, 27689 (p. 8865).

Mer et littoral

Soutien financier aux familles des bénévoles de la SNSM morts en mission, 20547 (p. 8878).

Ministères et secrétariats d'État

Contre les effectifs pléthoriques dans les cabinets ministériels, 42697 (p. 8829) ;

Frais de représentation, 40425 (p. 8933) ;

Gouvernement - frais de représentation, 40429 (p. 8852).

O**Outre-mer**

- Expertise de de la filière canne sucre rhum énergie, 40576* (p. 8835) ;
L'audiovisuel à La Réunion et son manque de contenu, 40578 (p. 8859) ;
Travaux urgents sur les routes nationales à Mayotte, 34748 (p. 8907).

P**Pauvreté**

- Mise en place du chèque alimentaire, 39984* (p. 8830) ;
Nouveau chèque alimentaire et réseau Banque alimentaire, 38328 (p. 8830).

Personnes handicapées

- Situation des centres d'accueil de personnes en situation de handicap, 42827* (p. 8863).

Pollution

- Abrasion des pneumatiques, 22346* (p. 8881) ;
Dangers autour du projet de zone de stockage de boue le long de l'Escaut, 23091 (p. 8882) ;
Risques de pollution des côtes maritimes, 20861 (p. 8879).

Professions de santé

- Création d'une certification pour les professionnels de santé de réanimation, 42840* (p. 8871) ;
Reconnaissance des qualifications des agents hospitaliers en réanimation, 38879 (p. 8869) ;
Revalorisation des professionnels paramédicaux des services de réanimation, 38881 (p. 8870) ;
Statut et revendications des infirmiers et aides-soignants en réanimation, 38884 (p. 8870).

Professions et activités sociales

- Accompagnants de personnes en situation de handicap, 42852* (p. 8872) ;
Crise du secteur medico-social, accompagnement des personnes handicapées, 42466 (p. 8860) ;
Difficultés de recrutement secteurs sanitaire social et médico social, 42854 (p. 8872) ;
Élargissement de la prime grand âge aux infirmiers et agents sociaux, 40143 (p. 8867) ;
Les conséquences du Ségur de la santé pour le secteur du handicap, 42467 (p. 8860) ;
Prime grand âge, 40145 (p. 8867) ;
Revalorisation salariale pour le secteur médico-social privé non lucratif, 42730 (p. 8862) ;
Ségur de la santé - secteur du handicap, 42472 (p. 8860) ;
Situation des établissements médico-sociaux non lucratifs, 42473 (p. 8861).

Propriété

- Projet « Foncier innovant », 41677* (p. 8847).

S**Santé**

- Gratuité du vaccin contre la grippe, 32205* (p. 8866).

Sécurité routière

- Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020, 36890 (p. 8919) ;*
Exemption véhicules anciens de la signalisation matérialisant les angles morts, 36254 (p. 8915) ;
Mise en place de la nouvelle signalisation des angles morts, 34810 (p. 8908) ;
Propreté des abords des routes, 27416 (p. 8888) ;
Régime pour les trottinettes utilisées dans le cadre du tourisme vert, 25335 (p. 8885) ;
Signalisation des angles morts sur les véhicules de collection, 36255 (p. 8915).

Services publics

- Règlementation de la facturation de « service public », 39037 (p. 8847) ;*
Suppressions envisagées des services des douanes département Puy-de-Dôme, 34563 (p. 8846).

T

Taxis

- Application de la loi dite « Grandguillaume », 36897 (p. 8919) ;*
Application de la loi GrandGuillaume - Taxi et VTC, 36259 (p. 8916) ;
Les taxis demandent l'application de la loi Grandguillaume, 36260 (p. 8917).

Tourisme et loisirs

- Norme d'hébergement des saisonniers, 41712 (p. 8840) ;*
Règlementation applicable aux agences de voyage, 35292 (p. 8909).

Transports

- Impact financier sur les entreprises du transport, 37579 (p. 8924) ;*
Transports dans le Val-d'Oise, 31024 (p. 8896).

Transports aériens

- Extension de l'aéroport Marseille-Provence et objectifs climatiques de la France, 37323 (p. 8922) ;*
Fiscalité du transport aérien, 20382 (p. 8876) ;
Nouvelles conditions de vente des billets au tarif résident en Corse, 36904 (p. 8920) ;
Projet de terminal 4 de l'aéroport Roissy-CDG, 26821 (p. 8888) ;
Remboursement pour annulation de vol liée à la crise sanitaire covid-19, 33861 (p. 8902) ;
Taxe d'atterrissage et redevance des pilotes de loisir et pénurie places hangars, 37787 (p. 8926) ;
Taxe de solidarité sur les billets d'avion, 34324 (p. 8905).

Transports ferroviaires

- Aménagement ferroviaire du nord toulousain, 26390 (p. 8886) ;*
Desserte TGV de la gare Nîmes centre, 26615 (p. 8887) ;
Gestes-barrières dans les trains, 35878 (p. 8914) ;
Grève de la gratuité, 24307 (p. 8884) ;
Nécessité améliorer et promouvoir le transport usagers voyageant avec leur vélo, 41468 (p. 8933) ;
Politique de sûreté de la gare SNCF de Béziers, 39756 (p. 8932) ;
Réduction des liaisons ferroviaires Eurostar, 33668 (p. 8901) ;

Renouvellement du parc des wagons-lits, 34326 (p. 8905).

Transports par eau

Développement du réseau fluvial français, 30107 (p. 8889) ;

Développement et soutien au transport fluvial, 30868 (p. 8894) ;

Etat du patrimoine fluvial français, 30682 (p. 8892) ;

La filière du tourisme fluvial en danger, 30108 (p. 8890) ;

Valorisation et développement du transport fluvial, 30288 (p. 8891).

Transports routiers

Autoroutes - illégalité potentielle d'un décret et obligation d'abroger, 37113 (p. 8921) ;

État inquiétant du réseau routier français, 24482 (p. 8885) ;

Situation du cabotage routier et du « paquet mobilité », 32440 (p. 8898) ;

Suites du rapport d'enquête sénatoriale sur les concessions autoroutières, 35071 (p. 8908) ;

Transport routier de voyageurs, 38174 (p. 8928).

Transports urbains

Résiliation du service d'auto-partage Autolib, 10344 (p. 8873) ;

Trottinette tout terrain, 23134 (p. 8883).

V

Voirie

Liaison autoroutière Castres-Toulouse, 39616 (p. 8930) ;

Pollution sonore et de l'air due à certains revêtements, 37791 (p. 8927) ;

Prise en charge rénovation de ponts communaux, 30686 (p. 8894).

Réponses des ministres aux questions écrites

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

PREMIER MINISTRE

Ministères et secrétariats d'État

Contre les effectifs pléthoriques dans les cabinets ministériels

42697. – 23 novembre 2021. – M. **Éric Pauget** appelle l'attention de M. le **Premier ministre** sur l'importante augmentation du nombre de membres de cabinets ministériels qui figure dans l'annexe au projet de loi n° 4482 de finances pour 2022. Ce document vise chaque année à rendre compte au Parlement de la composition des cabinets ministériels et de la rémunération des collaborateurs et est établi sur la base des informations communiquées par les différents cabinets ministériels. Le périmètre de ce document concerne 43 cabinets, celui du Premier ministre, des ministres et des secrétaires d'État. Dans l'annexe précitée la situation est présentée au 1^{er} août 2021. Eu égard aux remaniements du 3 juillet 2020 avec la nomination du Premier ministre, du 6 juillet 2020, avec la nomination de 14 ministres supplémentaires et enfin du 26 juillet 2020 avec la nomination de 11 nouveaux secrétaires d'État, le nombre de membres de cabinets ministériels a augmenté dans de très fortes proportions. La modification du décret n° 2017-1063 du 18 mai 2017 relatif aux cabinets ministériels par le décret n° 2021-1125 du 28 août 2021, afin de porter les effectifs au maximum à 15 pour les membres des cabinets des ministres au lieu de 10, à 13 membres pour les ministres délégués au lieu de 8 et à 8 membres pour les secrétaires d'État au lieu de 5, n'est pas étrangère à cet état de fait. Aussi, avec ses 43 membres et 570 membres de cabinets, le gouvernement actuel présente l'effectif le plus nombreux depuis l'année 2004 et, partant, depuis le début du quinquennat. Il lui rappelle qu'en 2017 les cabinets comprenaient 300 membres. Quant aux fonctions support, les effectifs s'élèvent au 1^{er} août 2021 à 2 302 agents mis à disposition des cabinets et toujours pour 2021, les dotations des 43 cabinets recensés dans l'annexe s'élèvent à 27,70 millions d'euros en année pleine contre 23,8 pour 2020, soit une hausse de près de 16 %. Aussi, dans un souci de bonne gestion des finances publiques et alors que le Gouvernement n'a cessé de demander toujours plus d'efforts aux Français, il le remercie de bien vouloir lui indiquer les raisons pour lesquelles la promesse présidentielle de réduction des effectifs au sein des cabinets ministériels n'a pas été tenue.

Réponse. – Au 1^{er} août 2021, les effectifs des cabinets ministériels s'élèvent à 570. Cette augmentation de l'effectif des cabinets ministériels s'explique, d'une part, par la composition du Gouvernement, qui compte davantage de ministres et secrétaires d'État que le précédent et, d'autre part, par la modification, par décret n° 2020-862 du 11 juillet 2020, du décret n° 2017-1063 du 18 mai 2017 relatif aux cabinets ministériels qui a porté les effectifs maximums à 15 membres pour les cabinets des ministres, à 13 membres pour les ministres délégués et à 8 membres pour les secrétaires d'État et, enfin, par la formation progressive, au second semestre 2020, des cabinets ministériels compte tenu du changement de Gouvernement de juillet 2020. Elle traduit surtout la volonté du Gouvernement de mener les réformes grâce à un dialogue et une concertation approfondis, de s'assurer de la bonne exécution des réformes et de leur traduction concrète dans la vie quotidienne des Français et enfin de renforcer la coordination de l'action du Gouvernement avec celle du Parlement et de développer davantage le lien direct avec les élus locaux et les territoires. Par ailleurs, le montant global des indemnités pour sujétion particulière (ISP) s'élève à 27,7 millions d'euros. Cette progression découle mécaniquement de l'augmentation des effectifs en 2021, et a également pour origine le recrutement plus important de personnels ayant le statut de fonctionnaires ou agents publics, qui sont rémunérés avec ce dispositif. Des enveloppes d'ISP comparables voire supérieures ont pu être constatées sur de précédentes périodes. Le Gouvernement souligne en outre les efforts entrepris pour veiller à la baisse du niveau de rémunération moyen des membres de cabinets ministériels : il est inférieur de près de 5 % à celui de 2019 et de 6,6 % par rapport à celui de 2020. Enfin, le Gouvernement demeure attaché à l'objectif de maîtrise des effectifs des cabinets ministériels. L'effectif des cabinets ministériels en 2021 est ainsi inférieur aux effectifs constatés par le passé, notamment sur la période 2008-2010 avec une moyenne de plus de 640 conseillers, et équivalent à celui constaté en 2013 et 2016 avec plus de 560 conseillers. Ce document budgétaire répond ainsi à l'exigence d'exemplarité et d'efficacité poursuivie par le Gouvernement depuis le début du quinquennat.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

*Pauvreté**Nouveau chèque alimentaire et réseau Banque alimentaire*

38328. – 20 avril 2021. – Mme **Françoise Dumas*** interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la suite donnée à l'annonce, par l'exécutif, de la mise en place d'un chèque alimentaire à destination des plus démunis, le réseau de la Banque alimentaire ayant émis des questions, points de vigilance et propositions. Dans la conception et la mise en œuvre de ce nouveau chèque, il est notamment question de la complémentarité et de la coordination avec les missions et actions de la Banque alimentaire. L'organisation structurée et l'expérience logistique au plus proche des territoires de la Banque alimentaire se traduisent par un maillage de 79 banques prodiguant de l'aide alimentaire à près de 2 millions de personnes chaque année, des partenariats avec 5 400 associations, 800 épiceries sociales et 1 350 centres communaux d'action sociale. Cette organisation fait partie d'un tissu d'acteurs locaux mobilisés quotidiennement en réponse à la précarité, *a fortiori* alors que les conséquences économiques et sociales de la pandémie sont particulièrement violentes pour les plus fragiles. Lors des confinements successifs, les banques alimentaires ont mené des opérations valorisant les filières agricoles locales, des produits frais locaux. Ces opérations ont été montées conjointement avec certaines régions, les CROUS, et en partenariat avec les Restos du cœur et le Secours populaire, notamment. Le réseau des banques alimentaire conçoit d'être partie prenante dans l'élaboration de ce nouveau dispositif et d'apporter en appui de sa mise en œuvre la redistribution qu'elles pratiquent via les CCAS, épiceries sociales et associations indépendantes habilitées. Les produits cibles du futur chèque alimentaire, les modalités de la distribution entre l'exploitation agricole et le bénéficiaire, le panel des bénéficiaires comme les modalités d'utilisation du chèque, ou encore les garanties du recours à des produits locaux de qualité, sont autant de questions qui appellent des réponses auxquelles le réseau de la Banque alimentaire se propose de participer. Ce chèque alimentaire présente l'opportunité de conforter le modèle de l'aide alimentaire opérationnelle en produits, associé à des actions d'accompagnement, créatrices de lien social. D'ailleurs, la loi « Egalim » conçoit la lutte contre la précarité alimentaire assortie de la proposition d'un accompagnement. La proposition principale du réseau des banques alimentaires est de confier une partie des chèques alimentaires aux réseaux volontaires habilités afin de consolider une aide alimentaire diversifiée et équilibrée visant l'achat de produits variés auprès des agriculteurs français dont une part significative aux agriculteurs locaux, départementaux ou régionaux. Elle souhaite connaître sa position sur le sujet.

*Pauvreté**Mise en place du chèque alimentaire*

39984. – 6 juillet 2021. – Mme **Muriel Roques-Etienne*** interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la mise en place du chèque alimentaire. La Convention citoyenne pour le climat (CCC) proposait la mise en place de chèques pour les plus démunis des concitoyens afin qu'ils puissent se fournir en denrées alimentaires sous signe de qualité ou biologique. Le Président de la République annonçait devant les membres de la CCC, le 14 décembre 2020, la mise en place de ce dispositif dont les paramètres seraient en cours de définition. Face au constat des associations de hausse des demandes d'aide alimentaire pendant la crise de la covid et l'intérêt pour cette mesure manifesté par l'ensemble de la chaîne de la production alimentaire française, il apparaît important que celle-ci puisse entrer en vigueur dans les meilleurs délais. Elle souhaiterait connaître l'avancée des travaux sur ce sujet, et notamment sur la définition du public-cible, le montant de l'aide prévu et le coût total de la mesure, ainsi que la liste des biens de consommation éligibles.

Réponse. – La lutte contre la précarité alimentaire est un enjeu majeur pour la société. Le comité national de coordination de la lutte contre la précarité alimentaire a été installé le 8 septembre 2020 par le ministre des solidarités et de la santé, accompagné des ministres chargés de l'alimentation et du logement. Il réunit tous les acteurs concourant à la lutte contre la précarité alimentaire (associations, collectivités, administrations, acteurs économiques...). La création de ce comité adresse un message fort quant à la mobilisation du Gouvernement sur le sujet. Ce comité de concertation a pour vocation de structurer durablement la coordination des acteurs vers des formes d'aides soucieuses de l'autonomie des personnes, de l'environnement et de la qualité de l'alimentation, à travers un plan d'action pour la transformation de l'aide alimentaire et la lutte contre la précarité alimentaire. De plus, le plan de Relance prévoit 100 M€ sur 2 ans pour les associations de lutte contre la pauvreté, parmi lesquelles les associations de lutte contre la précarité alimentaire. Il a pour vocation de soutenir des projets structurants, tenant compte des besoins des personnes concernées, dans une optique de prévention des situations de précarité

alimentaire et de développement de la capacité à agir des personnes. La création d'un chèque alimentaire pour permettre aux ménages les plus modestes d'avoir accès à une alimentation durable constitue une recommandation de la convention citoyenne pour le climat (propositions SN5.2.3 et SN6.1.5). C'est un chantier sur lequel le Gouvernement travaille actuellement, qui nécessite encore des éclairages techniques sur les modalités de mise en œuvre, notamment à travers des rapports au Parlement. En effet, la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit, dans son article 259, 2 rapports du Gouvernement au Parlement. Le premier rapport, qui sera remis avant la fin du mois de novembre 2021 précisera les modalités et les délais d'instauration du « chèque alimentation durable », ainsi que les actions mises en place. Le deuxième rapport, qui sera remis avant la fin du mois de février 2022, précisera les conditions de mise en œuvre et notamment les bénéficiaires, dont les jeunes, les produits éligibles, le montant alloué, la durée, les modalités d'évaluation et de suivi, les mesures pour assurer une adéquation entre offre et demande et les dispositifs d'accompagnements. Ainsi le dispositif ne sera pas mis en place avant 2022, pour permettre une évaluation fine des scénarios possibles, et s'assurer que la solution mise en œuvre soit la plus pertinente pour permettre l'accès à une alimentation durable aux personnes qui en ont besoin.

Agriculture

Filière cidricole en crise

39500. – 15 juin 2021. – M. Bruno Questel attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les difficultés rencontrées par les producteurs de la filière cidricole. La filière cidricole - qui représente 10 000 livreurs de fruits, dont 1 500 sont producteurs professionnels - est frappée par une crise sans précédent. Celle-ci résulte d'une consommation hors domicile en berne suite à l'arrêt, depuis le 30 octobre 2020, du circuit CHR (cafés, hôtels, restaurants) : environ 30 % des volumes de cidre et calvados ne trouvent plus de place sur le marché, entraînant une hausse des pertes de volumes. Cette filière se sent lésée par rapport à la filière viticole en ce qu'elle fait partie de l'Organisation commune du marché des fruits et légumes, ce qui lui a valu d'obtenir des aides mal adaptées à ses besoins. En outre, la filière souhaiterait être associée au plan stratégique national prévu dans le cadre de la PAC 2023-2027, afin de bénéficier notamment des éco-régimes. C'est pourquoi la filière cidricole appelle de ses vœux un nouveau plan de soutien pour compenser les pertes liées aux volumes qui ne trouveront pas de débouchés, sur des bases analogues aux mesures mises en place l'an dernier (plus de 150 000 hl de cidres n'auront pu être écoulés depuis la récolte 2020). Elle propose la création d'un fonds de mutualisation abondé à moitié par des fonds européens (500 000 euros par an) et à moitié par les opérateurs nationaux (500 000 euros). La mise en place d'une AOP cidre national permettrait de valoriser leur production et d'entraver la concurrence britannique. C'est pourquoi il l'interroge sur la faisabilité de ces propositions qui pourraient permettre à une filière, qui fait partie du fleuron culturel national et régional, de se revitaliser.

Réponse. – La crise sanitaire actuelle qui se poursuit depuis plusieurs mois a des impacts importants et persistants pour de nombreuses filières agricoles et agroalimentaires. C'est notamment le cas de la filière cidricole qui a été confrontée à l'arrêt de la consommation hors domicile et des événements publics pendant plusieurs mois. La stratégie de levée progressive des restrictions déployée par le Gouvernement à partir du 3 mai 2021 au travers notamment de la réouverture des terrasses à compter du 19 mai 2021 et la réouverture des cafés et restaurants à partir du 9 juin 2021, devrait permettre à la filière cidricole de pouvoir relancer ses activités et retrouver progressivement ses débouchés. Pour préserver les entreprises, dès le début de la crise, le Gouvernement a annoncé des mesures immédiates de soutien, dont pouvaient bénéficier les exploitations agricoles et en priorité les très petites et les petites et moyennes entreprises. Conscient de la nécessité d'une réponse globale, le Gouvernement a par ailleurs, dans la continuité des mesures d'urgence adoptées en plein cœur de la crise (fonds de solidarité, activité partielle, report massif de cotisations sociales...), conçu des dispositifs additionnels de soutien aux entreprises dans le cadre de la troisième loi de finances rectificative pour 2020, définitivement adoptée par le Parlement le 23 juillet 2020. Les filières agricoles, et notamment la filière cidricole, bénéficient, sous conditions de perte de chiffre d'affaires, de mesures d'exonération, de réduction et de remise partielle de créances fiscales et sociales, ainsi que d'un dispositif exceptionnel d'aide au paiement des cotisations pour 2020. En particulier, les entreprises les plus touchées ont pu exceptionnellement demander à ce que le calcul des cotisations dues en 2020 repose sur les revenus perçus en 2020, et non sur les revenus des années précédentes. Des mesures spécifiques aux filières agricoles sont venues compléter les dispositifs transversaux mis en place par le Gouvernement. Dans ce contexte, le Gouvernement a annoncé un dispositif de soutien exceptionnel et spécifique au secteur pour assurer la stabilité du marché et la poursuite de son activité à hauteur de 5 millions d'euros (M€) financé sur des crédits nationaux. Cette enveloppe a financé d'une part la destruction de cidre à hauteur de 3,675 M€ pour les producteurs de cidre et, d'autre part, la destruction de pommes à cidre à hauteur de 232 000 euros pour les

producteurs de pommes à cidre. Les deux organisations de producteurs reconnues dans la filière cidricole peuvent bénéficier de mesures prévues dans le cadre de l'organisation commune des marchés des fruits et légumes au titre de la production de pommes à cidre. Elles peuvent notamment activer des mesures de prévention et de gestion de crise, telles que les retraits, dès lors qu'elles prévoient de telles mesures dans leur programme opérationnel. Concernant les aides de la politique agricole commune, le travail d'élaboration du plan stratégique national est en cours et prendra en compte les besoins de chaque filière. Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation poursuit la concertation avec les parties prenantes pour aboutir à une répartition des crédits entre les besoins identifiés. S'agissant des éco-régimes, le choix s'est porté sur un éco-régime unique à l'exploitation avec trois voies d'accès : voie « pratiques », voie « certification » et voie « IAE ». Pour ce qui concerne la filière cidricole, dès lors que les vergers sont enherbés, les exploitations agricoles pourront rentrer dans la voie « pratiques ». Si elles ont par ailleurs des terres arables ou des prairies permanentes, elles devront respecter une certaine diversité de leurs terres arables et ne pas labourer leurs prairies permanentes pour pouvoir accéder à l'éco-régime. Conscient que la sortie de crise et la reprise sont très progressives, le Gouvernement continue d'accompagner les filières, en s'appuyant sur les dispositifs transversaux maintenus pendant cette période de réouverture progressive. Par ailleurs, un système de suivi et d'accompagnement de la reprise dans le domaine « café-hôtel-restaurant » a été mis en place avec les services de Bercy. Le plan de Relance permet d'accompagner les entreprises de la filière, qui sont déjà nombreuses à avoir entamé cette transition, vers un modèle plus durable, respectueux de l'environnement et économiquement robuste. En effet, le volet agricole du plan « France Relance », auquel sont consacrés 1,2 milliard d'euros, amplifie le soutien au secteur en s'inscrivant pleinement dans les priorités du Gouvernement pour la relance : la transition écologique, la compétitivité et la cohésion territoriale. Les filières dans leur ensemble sont invitées à se saisir des mesures du plan « France Relance ». Véritable feuille de route pour la refondation économique, sociale et écologique du pays, il vise à bâtir la France de 2030, une France plus verte, plus respectueuse du climat, une France plus indépendante, plus compétitive. S'agissant de la création d'une appellation d'origine protégée (AOP) cidre nationale, les conditions, les modalités et la procédure de demande de reconnaissance d'une AOP sont définies à l'article R. 641-11 et suivants du code rural et de la pêche maritime. Le dossier de demande de reconnaissance doit être déposé auprès de l'institut national de l'origine et de la qualité (INAO). Les règles d'élaboration d'une AOP sont inscrites dans un cahier des charges et font l'objet de procédures de contrôle, mises en œuvre par un organisme indépendant agréé par l'INAO. Un guide du demandeur d'une AOP (produits agroalimentaires...) est disponible sur le site internet de l'INAO au lien suivant : « <https://www.inao.gouv.fr/Les-signes-officiels-de-la-qualite-et-de-l-origine-SIQQ/Appellation-d-origine-protgee-controlee-AOP-AOC> ». Enfin, concernant la création d'un fonds de mutualisation, un dispositif est mis en place par le fonds national agricole de mutualisation du risque sanitaire et environnemental (FMSE). Aux termes des dispositions européennes, les États membres ont la possibilité de soutenir la constitution par les professionnels de fonds de mutualisation dédiés à la prise en charge des pertes économiques consécutives à la survenue d'un incident sanitaire, phytosanitaire ou environnemental. Ce soutien public prend la forme d'un remboursement partiel d'une part des coûts administratifs nécessaires à la mise en place du fonds, d'autre part des indemnités versées par le fonds de mutualisation aux agriculteurs. Le FMSE est le seul fonds agréé en France. À la condition que l'organisme nuisible qui attaque les pommes à cidre soit un organisme réglementé, le FMSE pourrait, si son conseil d'administration le décide, indemniser les producteurs de pommes à cidre. Par ailleurs, la possibilité pour une organisation de producteurs de créer un fonds de mutualisation reste possible mais aucun cofinancement public n'est prévu pour le remboursement partiel des indemnités versées par le fonds de mutualisation. Toutefois, les organisations de producteurs peuvent bénéficier, au titre des programmes opérationnels fruits et légumes, d'une aide communautaire venant rembourser partiellement les frais administratifs nécessaires à la mise en place d'un fonds de mutualisation. De plus, des travaux associant le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, FranceAgriMer et les professionnels, sont en cours pour réfléchir à la prise en charge, dans le cadre de ces programmes opérationnels, d'une partie des contributions pour l'abondement et le réabondement d'un fonds de mutualisation mis en place par l'organisation de producteurs. L'ensemble du Gouvernement, conscient des impacts économiques pour l'ensemble des filières agricoles, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation, et maintient des échanges réguliers avec les représentants des filières et les ministères concernés afin d'apporter les réponses spécifiques les plus adaptées, le plus rapidement possible.

8832

Agriculture

Soutien à la filière cidricole

39501. – 15 juin 2021. – Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe interroge M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur le renforcement de l'accompagnement de la filière cidricole, qui rencontre de grandes difficultés

suite à l'épisode de gel intervenu au mois d'avril 2021, dans le cadre de la PAC. La filière cidricole française, malgré sa petite taille, se distingue par son excellence et s'inscrit pleinement dans les objectifs agro écologiques énoncés par la nouvelle PAC. Elle dispose néanmoins d'un accès très limité aux aides de la PAC, étant rattachée à l'OCM fruits et légumes inadaptée à ses besoins et problématiques. C'est pourquoi à l'aube de cette nouvelle PAC 2023-2027, synonyme d'espoir et de perspectives, la filière cidricole se fixe de nouveaux objectifs. Elle souhaite notamment pouvoir bénéficier des éco-régimes, via des aides ajustées au service rendu en matière de protection des sols. Elle souhaite également bénéficier d'un plan opérationnel de filière via un soutien aux investissements pour la partie agricole et la partie transformation. En effet, la filière cidricole s'oriente depuis plusieurs années vers l'agroécologie ce qui permet aux vergers de pommes cidricoles de s'inscrire dans le cadre des éco-régimes. De plus, la France est le seul pays européen à produire et transformer sa production 100 % pomme, sur le territoire national. La nouvelle PAC, au travers du plan stratégique national, offre l'occasion de valoriser l'excellence du cidre français et d'accompagner toute la filière dans sa démarche de traçabilité et de certification au bénéfice du consommateur. Elle lui demande donc les mesures envisagées pour soutenir la filière cidricole dans le cadre du plan stratégique national.

Réponse. – La filière cidricole bénéficie de soutiens à plusieurs titres. Tout d'abord, les deux organisations de producteurs (OP) reconnues dans la filière cidricole, peuvent bénéficier de mesures prévues dans le cadre de l'organisation commune des marchés (OCM) des fruits et légumes au titre de la production de pommes à cidre. Elles peuvent notamment activer des mesures de prévention et de gestion de crise, telles que les retraits, dès lors qu'elles prévoient de telles mesures dans leur programme opérationnel. En 2020, au début de la crise de la covid-19, une demande d'activation de l'article 219 du règlement OCM avait été sollicité auprès de la Commission dans le secteur des fruits et légumes et de l'horticulture afin que les producteurs non adhérents à une OP puissent, comme les OP, bénéficier de mesures de retrait. Cette demande n'a toutefois pas été retenue par les services de la Commission. Ensuite, la filière peut demander à bénéficier des dispositifs prévus dans les programmes opérationnels dont bénéficient les OP reconnues en fruits et légumes mais elle peut aussi bénéficier des dispositifs prévus dans d'autres mesures de la politique agricole commune (PAC). Si certains investissements sont pris en compte dans les programmes opérationnels fruits et légumes, la filière peut également se rapprocher des régions pour obtenir des soutiens dans le cadre des aides du fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER). Le FEADER ne concerne pas uniquement les exploitations agricoles, des dispositifs d'aide à la transformation et à la commercialisation « à la ferme » existent et peuvent également concerner les petites coopératives ou les petits groupements d'agriculteurs. Pour les aides à la promotion, la filière pourrait être accompagnée, si elle le souhaitait, dans l'élaboration d'un programme de promotion au niveau européen, qui pourrait être financé sur certaines thématiques définies par la Commission européenne : agriculture biologique, agriculture durable et signes de qualité en passant par le dispositif de promotion générique. Concernant les aides de la future PAC, le travail d'élaboration du plan stratégique national est en cours et prendra en compte les besoins de chaque filière. Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation poursuit la concertation avec les parties prenantes pour aboutir à une répartition des crédits entre les besoins identifiés. S'agissant plus précisément des éco-régimes, le choix de la France s'est porté sur un éco-régime unique à l'exploitation avec trois voies d'accès : voie « pratiques », voie « certification » et voie « IAE ». Pour ce qui concerne la filière cidricole, dès lors que les vergers sont enherbés, les exploitations agricoles pourront rentrer dans la voie « pratiques ». Si elles ont par ailleurs des terres arables ou des prairies permanentes, elles devront respecter une certaine diversité de leurs terres arables et ne pas labourer leurs prairies permanentes pour pouvoir accéder à l'éco-régime. La future PAC élargit les produits pouvant être couverts par des fonds opérationnels (OP) mis en œuvre par une organisation de producteur. Le cidre fait partie de ces produits. Des échanges ont été initiés avec la Commission, sur la possibilité réglementaire de création d'un programme opérationnel spécifique pour la filière cidre, complémentaire du programme opérationnel ouvert aux OP de pommes. Si cette possibilité est confirmée, la PAC comportera un outil additionnel potentiellement mobilisable par la filière. Le plan de Relance permet d'accompagner les entreprises de la filière, qui sont déjà nombreuses à avoir entamé cette transition, vers un modèle plus durable, respectueux de l'environnement et économiquement robuste. En effet, le volet agricole du plan « France Relance », auquel sont consacrés 1,2 milliard d'euros, amplifie le soutien au secteur en s'inscrivant pleinement dans les priorités du Gouvernement pour la relance : la transition écologique, la compétitivité et la cohésion territoriale. Enfin, après avoir subi des pertes de débouchés en raison des restrictions sanitaires, la filière cidricole doit désormais faire face à de nouvelles difficultés en raison de graves épisodes de gel intervenus au début du mois d'avril 2021. Face à cette catastrophe, survenue dans un contexte où l'équilibre économique de nombreuses exploitations est fragilisé par les conséquences de la crise de la covid-19, une série de mesures a été annoncée par le Premier ministre dès le 17 avril 2021, pour un montant de près d'un milliard d'euros. L'ensemble du Gouvernement, conscient des

impacts économiques pour l'ensemble des filières agricoles, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation, et maintient des échanges réguliers avec les représentants des filières et les ministères concernés afin d'apporter les réponses spécifiques les plus adaptées, le plus rapidement possible.

Élevage

Filière des volailles françaises et accord UE/Mercosur

39804. – 29 juin 2021. – **Mme Myriane Houplain** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences pour la filière des volailles françaises de la reprise des discussions concernant la ratification de l'accord commercial entre l'Union européenne et le Mercosur. La filière de volailles françaises rencontre déjà de lourdes difficultés liées à la proportion conséquente de poulets importés sur le marché intérieur. En effet, le taux d'importation a presque doublé en vingt ans, passant de 25 % en 2000 à plus de 40 % en 2020, correspondant à près de 700 000 tonnes de volailles importées en Europe. L'augmentation de l'importation qui sera une conséquence directe de l'entrée en vigueur de cet accord de libre-échange risquerait de profondément bouleverser l'équilibre de cette filière française déjà particulièrement fragilisée. Par ailleurs, elle pourrait faire peser sur les consommateurs un risque accru en matière de sécurité alimentaire, en raison notamment de l'arrivée sur le territoire français de produits susceptibles de ne pas respecter ses normes sanitaires. Outre le fait que les Français sont particulièrement attachés à l'origine française des volailles qu'ils consomment, il n'est pas admissible de favoriser un système de concurrence déloyale au détriment des producteurs français. Il est donc indispensable de favoriser davantage les productions nationales en leur offrant un cadre véritablement protecteur. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui dresser un état des lieux de la situation ainsi que de lui confirmer l'abandon en l'état du projet de ratification de ce traité UE/Mercosur et ce afin d'apporter une réelle protection à la filière de volailles françaises.

Réponse. – Un accord politique a en effet été conclu le 28 juin 2019, ouvrant la voie à la possible signature d'un accord d'association entre l'Union européenne (UE) et les pays du marché commun du Sud (Mercosur). La France demeure vigilante et a rappelé qu'elle ne soutiendra pas l'accord tant que les pays du Mercosur ne respectent pas une série d'engagements et que les dispositions de ce texte permettent de les suivre attentivement. Elle défend une position exigeante, en particulier sur le volet agricole et sur le développement durable, et a fixé des conditions préalables avant d'envisager toute reprise du processus vers un accord. Il s'agit de s'assurer que l'accord n'entraîne pas une augmentation de la déforestation importée au sein de l'UE, que les politiques publiques des pays du Mercosur soient pleinement conformes avec leurs engagements au titre de l'Accord de Paris et que les produits agroalimentaires importés bénéficiant d'un accès préférentiel respectent bien, de droit et de fait, les normes sanitaires et environnementales de l'UE. La France ne soutient donc pas l'accord du Mercosur. Par ailleurs, le Gouvernement accompagne la filière grâce au volet agricole du plan de Relance, *via* : - l'appel à projet « structuration de filières » dont bénéficient les interprofessions ANVOL (association nationale interprofessionnelle de la volaille de chair), CNPO (comité national pour la promotion de l'œuf) et CIFOG (comité interprofessionnel des palmipèdes à foie gras), notamment en cohérence avec le pacte ambition ANVOL 2025 (qui vise à faire évoluer les modes de production en réponse aux attentes des consommateurs français tout en préservant la compétitivité de la filière) ; - le plan de modernisation des abattoirs (qui permet d'accompagner les entreprises d'abattage-découpe dans le financement de leurs projets visant à améliorer leur compétitivité, leur gouvernance ainsi que les conditions de travail des opérateurs et la protection des animaux), dans le cadre duquel 38 projets d'investissement déposés par des entreprises de la filière volaille sont déjà retenus ; - en sus des aides aux investissements prévues dans le cadre des programmes de développement rural régionaux gérés par les conseils régionaux, le pacte « biosécurité bien-être animal », à travers lequel l'État accompagne les éleveurs dans leurs investissements de biosécurité ou d'amélioration des conditions d'élevage au regard du bien-être animal. Par ailleurs, le principe selon lequel tout produit qui entre dans l'UE doit respecter les règles du marché intérieur, en particulier les normes sanitaires et phytosanitaires, demeure non négociable. Le Gouvernement a bien identifié que les préoccupations exprimées, à la fois par les éleveurs et les consommateurs, ne portent pas seulement sur la qualité sanitaire des importations, mais également sur l'équivalence des modes de production. C'est prioritairement au niveau européen que les normes de production applicables aux produits issus de pays tiers doivent être fixées. La France est à l'initiative de l'introduction, dans la réglementation sanitaire de l'UE, d'éléments de réciprocité envers les produits issus de pays tiers, en particulier des mesures « miroirs », comme en témoigne le règlement européen sur les médicaments vétérinaires. Par ailleurs, le Gouvernement continue à promouvoir, au niveau européen, l'introduction, dans les accords de libre-échange, de conditionnalités tarifaires ciblées fondées sur des critères de durabilité des produits. D'une manière plus générale, le Gouvernement porte auprès de la Commission européenne l'objectif d'une meilleure cohérence entre la politique commerciale et la

politique agricole de l'UE, conformément aux engagements de l'axe 3 de son plan d'actions relatif à l'accord commercial de libre-échange entre l'UE et le Canada (CETA). Récemment, dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune, le Gouvernement a également défendu cette meilleure application des normes sanitaires et environnementales européennes aux produits importés. Les déclarations adoptées par la Commission européenne, le Conseil de l'UE et le Parlement européen témoignent du caractère stratégique donné à cette priorité et la Commission devrait rendre un rapport sur cette question au premier semestre 2022. Enfin, le Gouvernement est attaché à améliorer l'information donnée au consommateur sur l'origine des denrées alimentaires. En ce qui concerne les viandes de volailles, le règlement (UE) n° 1337/2013 impose depuis le 1^{er} avril 2015 l'indication du pays d'origine des viandes fraîches, réfrigérées et congelées destinées à être livrées au consommateur final ou aux collectivités. La Commission européenne a publié en août 2021 un rapport dont les conclusions sont positives, notamment en ce qui concerne la perception par les consommateurs. Au niveau national, la loi n° 2021-1357 du 10 juin 2020, étend cette obligation d'information du consommateur aux établissements proposant des repas à consommer sur place et aux établissements proposant des repas à consommer sur place et à emporter ou à livrer.

Outre-mer

Expertise de de la filière canne sucre rhum énergie

40576. – 3 août 2021. – M. Jean-Hugues Ratenon attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la prochaine convention canne à l'île de La Réunion. La récolte ayant débuté, il s'agit de la dernière coupe de canne de la campagne sucrière se déroulant sous le régime de l'actuelle convention. On a donc de ce fait une occasion unique de faire toute la transparence sur les richesses qui sont tirées de la canne à sucre. En effet, les agriculteurs, disposant de faibles revenus, se voient contraints de devoir discuter de la prochaine convention et de signer un accord, dans une période où leur besoin de trésorerie est primordial. Il y a également un manque d'informations transmises aux planteurs concernant les revenus qu'engendre la canne au niveau des industriels, transformateurs et de l'État. Il lui demande si une expertise de la filière canne sucre rhum énergie sera réalisée avant la fin de cette coupe, afin de définir un partage équitable des recettes de la filière canne entre tous les partis concernés.

Réponse. – La culture de canne à sucre est insérée au sein d'une filière dont les débouchés sont le sucre et le rhum et la production d'énergie. La filière canne à sucre est une filière structurante pour l'économie réunionnaise et qui bénéficie à ce titre de soutiens publics importants. Le Gouvernement est fortement mobilisé pour accompagner le maintien et le développement de la filière de canne-sucre-rhum à travers la mise en place de plusieurs dispositifs d'aides dédiés pour un montant total de près de 200 millions d'euros (M€) par an. Le Gouvernement a défendu et obtenu le maintien du dispositif programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité (POSEI) et de son enveloppe à son niveau actuel dans le cadre des négociations sur la future politique agricole commune (PAC). La fin de campagne 2021 est marquée par différents travaux qui impacteront et nourriront la négociation des futures conventions cannes pour La Réunion et les Antilles. En premier lieu, à la demande du Président de la République, un comité régional de transformation de l'agriculture a été installé à La Réunion, quelques jours après la nomination, par décret du 17 décembre 2019, du délégué interministériel à la transformation agricole des outre-mer. Il s'est réuni à sept reprises depuis le début de l'année 2020 pour discuter des orientations de la filière canne-sucre-rhum-énergie et le préfet a rendu un rapport de synthèse le 18 juin 2021. L'avenir de la filière sucrière de La Réunion doit s'inscrire dans la continuité des conclusions du comité de transformation. D'autre part, par lettre en date du 7 octobre 2020, les ministres de la transition écologique, de l'économie et des finances et de la relance, des outre-mer et de l'agriculture et de l'alimentation ont confié à l'inspection générale des finances (IGF), au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER), une mission d'évaluation sur les perspectives d'évolution de la filière canne-sucre-rhum-énergie en outre-mer afin de « tracer les scénarii d'évolution de la filière canne à La Réunion, en Guadeloupe et en Martinique, et des soutiens destinés à compenser les surcoûts d'exploitation par rapport à la métropole, à valoriser la filière et à en améliorer la rentabilité économique ». Le rapport des inspections générales CGAAER-CGEDD-IGF a été rendu public par le Gouvernement, en juillet 2021, sur les perspectives de la filière canne-sucre-rhum-énergie en outre-mer. La mission s'est intéressée à la filière canne-sucre-rhum-énergie dans sa globalité ainsi qu'à ses débouchés dans les trois départements et régions d'outre-mer principalement concernés : La Réunion, la Guadeloupe et la Martinique. Dans ce rapport, les missionnaires constatent l'importance majeure de la filière canne sur l'emploi agricole et agroalimentaire dans les outre-mer. Dans un contexte de concurrence internationale élevée sur le marché du sucre, les rapporteurs recommandent de maintenir les aides publiques au secteur et de veiller au maintien de conditions de concurrence équilibrées dans les accords

commerciaux internationaux. Au niveau de l'ensemble des départements d'outre-mer, outre les programmes de développement rural, ces aides sont constituées du FEAGA-POSEI (69,16 M€/an) et de deux compléments nationaux, l'un de 90 M€/an maximum adossé au règlement POSEI et l'autre de 38 M€/an mis en place en 2017 à la suite de la fin des quotas sucriers. Les missionnaires ont fait quinze recommandations dans leur rapport. Un certain nombre de propositions concernent spécifiquement La Réunion. Le Gouvernement a pris connaissance de ce rapport, dont les recommandations doivent faire l'objet d'échanges avec les acteurs locaux et la Commission européenne, avant d'être éventuellement reprises. En tout état de cause, le niveau des aides sera maintenu en 2022. Les conventions canne, à La Réunion et aux Antilles, notamment sur les mécanismes de soutien au prix d'achat de la canne, sont bien destinés à préserver dans la durée la rémunération des planteurs. Les conclusions de la mission CGAAER-CGEDD-IGF vont désormais être discutées au sein des instances nationales de concertation de l'office de développement de l'économie agricole d'outre-mer. En matière de revenu du planteur, au-delà des aides mentionnées, l'État intervient en indemnisation des pertes de récolte dues à un événement climatique défavorable. Ainsi, plus de 200 exploitations ont bénéficié d'un peu plus d'1 M€ d'aide en 2020, soit un peu plus de 5 000 euros par exploitation, après une sécheresse particulièrement intense qui a frappé l'île de La Réunion.

Agriculture

Vignerons français

40714. – 17 août 2021. – M. **Ian Boucard** attire l'attention de M. **le ministre de l'économie, des finances et de la relance** s'agissant de la situation des vignerons français qui ont été privés de foires et de salons durant des mois en raison de l'épidémie de la covid-19. En effet, de nombreux vignerons rencontrent actuellement de graves difficultés financières à la suite de l'interdiction des foires et salons sur le territoire national en 2020 et à leur nombre restreint en 2021. Ces événements, qui représentent pour certains vignerons près de 95 % de leur chiffre d'affaires, sont également l'occasion de développer leur clientèle. Sans foire ni salon, ces producteurs de vin n'ont pas pu prospecter de nouveaux clients et cela les a ainsi empêchés de poursuivre le développement initié avant la crise sanitaire en matière de volume des ventes. De plus, il existe dans ce secteur d'activité une typologie extrêmement variée d'acheteurs, les gros clients qui acquièrent la quasi-totalité de la production du vigneron et d'autres beaucoup moins importants qui achètent de petites quantités, mais qui représentent le plus grand volume de la clientèle. Aussi, durant la fermeture des bars et restaurant à la suite de l'épidémie de la covid-19, les vignerons se sont retrouvés en difficulté pour vendre leur production. Ainsi, certains d'entre eux ont décidé de développer la vente par correspondance afin de limiter la perte de leur chiffre d'affaires. Cependant, ces ventes par correspondance nécessitent un fort investissement humain, matériel et de temps. Or contrairement aux restaurateurs, les vignerons qui ont fait le choix de se démener pour préserver au moins 50 % de leur chiffre d'affaires n'ont pas pu bénéficier du fond de solidarité, puisque les ventes ont été prises en compte dans le calcul d'obtention de cette aide. Pourtant, celle-ci aurait été la bienvenue au vu de la période difficile que ces derniers ont traversée. Aussi, il semble impératif de prendre en compte les spécificités de cette activité pour soutenir les vignerons qui travaillent durement dans la production de vin, richesse française reconnue dans le monde. C'est pourquoi il souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement entend mettre en place pour permettre aux vignerons de faire face aux pertes financières liées à la diminution des ventes après la fermeture des foires et des salons mais aussi des bars et restaurants. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Depuis le début de la crise sanitaire liée à la covid-19, le Gouvernement est pleinement mobilisé pour soutenir le secteur de la viticulture, particulièrement dépendant de secteurs fermés administrativement pendant de longs mois et des marchés à l'exportation. Ce sont plus de 85 000 entreprises (exploitations, caves coopératives, négociants vinificateurs) qui sont concernées. Le Gouvernement a demandé et obtenu au niveau européen des flexibilités dans la mise en œuvre des mesures des programmes sectoriels de l'Union européenne (UE) pour la viticulture et qui ouvrent la possibilité dans ces programmes de financer un dispositif de distillation de crise ainsi qu'une aide au stockage privé. À l'initiative de la France, il a été décidé au niveau européen de prolonger ces mesures pour 2021. Dans ce contexte, le Gouvernement a rencontré régulièrement l'ensemble des représentants de la filière pour faire des points de situation à date. À l'issue de ces échanges, un dispositif de soutien exceptionnel et spécifique au secteur a été mis en place pour assurer la stabilité du marché et la poursuite de son activité avec : - un dispositif de distillation de crise à hauteur de 211 millions d'euros (M€), financé par des crédits nationaux et des crédits européens du programme national d'aides viticole ; - une aide au stockage privé à hauteur de 58 M€ dont 45 M€ de crédits nationaux. Ce plan de soutien spécifique à la filière viticole s'élève donc à 269 M€. Des dispositifs transversaux sont venus compléter les mesures spécifiques mis en place par le Gouvernement. Pour préserver au niveau national les entreprises, dès le début de la crise, le Gouvernement a annoncé des mesures immédiates de soutien, dont pouvaient bénéficier les exploitations agricoles et en priorité les très petites et les

petites et moyennes entreprises : fonds de solidarité, activité partielle, mesures d'exonération, de réduction et de remise partielle de créances fiscales et sociales sous conditions de perte de chiffre d'affaires... Un dispositif d'exonération des cotisations patronales pour la filière viticole a par ailleurs été voté à l'assemblée nationale dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale. Les entreprises peuvent également saisir la commission des chefs de service financier présidée par le directeur départemental des finances publiques et réunissant les représentants des créanciers publics (directeurs des services fiscaux, de l'URSSAF et des représentants des différents régimes de sécurité sociale obligatoires de base), pour bénéficier des délais de paiement lorsqu'elles rencontrent des difficultés de paiement pour s'acquitter de leurs dettes fiscales et sociales. Conscient que la sortie de crise et la reprise seront très progressives, le Gouvernement a continué d'accompagner les filières, en s'appuyant sur les dispositifs transversaux qui ont été maintenus pendant cette période. Un système de suivi et d'accompagnement de la reprise dans le domaine « café-hôtel-restaurant » a été mis en place avec les services de Bercy. Le plan de Relance permet par ailleurs d'accompagner les entreprises des filières, qui sont déjà nombreuses à avoir entamé la transition, vers un modèle plus durable, respectueux de l'environnement et économiquement robuste. Le volet agricole du plan « France Relance », doté de 1,2 milliard d'euros, amplifie le soutien aux secteurs en s'inscrivant pleinement dans les priorités du Gouvernement pour la relance : la transition écologique, la compétitivité et la cohésion territoriale. Un axe du plan de Relance vise le renouvellement et le développement des agroéquipements nécessaires à la transition agro-écologique et à l'adaptation au changement climatique, avec deux dispositifs gérés par FranceAgriMer qui ont ouvert depuis le 1^{er} janvier 2021. Un premier dispositif d'aides à l'investissement d'un montant de 205 M€ a pour objectif de réduire l'usage des produits phytosanitaires. Un second dispositif porte sur la protection individuelle contre les aléas climatiques qui se multiplient et frappent de plus en plus durement l'agriculture, à hauteur d'un montant initial de 70 M€, qui a été abondé de 60 M€ suite à l'épisode de gel du mois d'avril 2021. Des incitations fiscales bénéficient aux viticulteurs : le maintien d'un crédit d'impôt pour l'agriculture biologique, et la création d'un crédit d'impôt pour accompagner la certification « haute valeur environnementale », à hauteur de 2 500 € pour les nouveaux certifiés. Le programme « plantons des haies » soutient également les agriculteurs, dont les viticulteurs, qui souhaitent favoriser la biodiversité autour de leurs cultures. Les viticulteurs pourront aussi bénéficier d'un accompagnement pour réaliser un bilan carbone de leur exploitation et ainsi identifier les leviers à mettre en œuvre pour inscrire son exploitation dans la transition énergétique. Par ailleurs, les États-Unis et l'UE ont annoncé le vendredi 5 mars 2021 avoir trouvé un accord visant à suspendre provisoirement, pour une durée initiale de 4 mois, l'ensemble des droits de douane additionnels qui touchaient durement la filière viticole depuis le 18 octobre 2019 dans le cadre du contentieux Airbus-Boeing. La suspension est effective depuis le 11 mars 2021 et jusqu'au 10 juillet 2021. À l'occasion du sommet entre l'UE et les États-Unis le 15 juin 2021 à Bruxelles, les négociations ont abouti à la suspension pour 5 ans des sanctions tarifaires prises de part et d'autre de l'Atlantique, prolongeant le moratoire sur les droits de douane additionnels jusqu'à l'été 2026. Les États-Unis et l'UE poursuivent les négociations pour trouver une solution définitive sur la question des subventions au secteur aéronautique. Le Gouvernement est vigilant à ce qu'une issue puisse être trouvée rapidement à ce conflit. Enfin, après avoir subi des pertes de débouchés sans précédent en raison des surtaxes américaines et des restrictions sanitaires, la filière viticole doit désormais faire face à de nouvelles difficultés en raison de graves épisodes de gel intervenus au début du mois d'avril. La quasi-totalité des bassins de production viticole a été touchée, impactant fortement le potentiel de récolte 2021. Face à cette catastrophe, survenue dans un contexte où l'équilibre économique de nombreuses exploitations est fragilisé par les conséquences de la crise de la covid-19, une série de mesures a été annoncée par le Premier ministre dès le 17 avril 2021, pour un montant de près d'un milliard d'euros. Le Gouvernement conscient des impacts économiques pour l'ensemble des filières agricoles, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation, et maintient des échanges réguliers avec les représentants des filières et les ministères concernés afin d'apporter les réponses spécifiques adaptées, le plus rapidement possible.

8837

Agriculture

Difficultés des liniculteurs pour la récolte 2021

40947. – 14 septembre 2021. – M. Xavier Batut attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les difficultés rencontrées par les liniculteurs français pour la récolte 2021. Celle-ci est, en effet, gravement impactée par les mauvaises conditions météorologiques qu'ont connues les régions productrices de lin et en particulier en Seine-Maritime. Pluies et vents forts ont sévi à partir du 17 juin 2021 et très régulièrement jusqu'à la fin juin et ont couché une grande majorité des lins dans les parcelles. Certains se sont relevés mais une large part est restée couchée au sol. En juillet 2021, la pluviométrie anormalement élevée a entraîné un fort retard des arrachages (15 à 20 jours). Au-delà de la complexité technique d'arrachage de lins couchés, le dépassement du

stade de maturité des lins (donc pas de fibre) au moment de l'arrachage a des conséquences économiques graves pour les producteurs. Ces matières non exploitables n'ont en effet aucun débouché possible et leur enlèvement des parcelles représente un coût important et un usage d'énergies fossiles évitables. Aussi, il lui demande d'étudier la possibilité d'accorder une dérogation exceptionnelle à l'interdiction de brûlage des résidus de cultures de lins non récoltables, dans un cadre précis et contrôlé.

Réponse. – Les règles de la conditionnalité relatives à l'interdiction de brûlage des cultures sont définies à l'article D. 615-47 du code rural et de la pêche maritime, article déclinant le règlement UE n° 1307/2013. Il y est stipulé que le brûlage des céréales, oléagineux et protéagineux, y compris des semences, est interdit et que seules des dérogations individuelles peuvent être acceptées pour des raisons exclusivement sanitaires. La culture de lin est donc soumise à ces dispositions. Des événements météorologiques exceptionnels de cet été (précipitations intenses et degré d'humidité des sols extrêmement élevé) ont pu, dans certaines zones, empêcher la récolte de lin et sur ces mêmes parcelles augmenter fortement le risque de maladies cryptogamiques telles que la fusariose et la sclérotiniose. La forte concentration de spores et de scléroties dans le sol pourrait fortement compromettre l'implantation de futurs semis. Dans ces conditions et afin d'assainir le sol en vue d'une prochaine culture, le ministre de l'agriculture et de l'alimentation a autorisé les préfets, à titre dérogatoire et pour cette seule année 2021, à lever l'interdiction de brûlage sous réserve que le lin versé n'ait pu être récolté sur toute la parcelle ou bien sur une partie importante de la parcelle, et que ce lin versé n'ait pu être ramassé ou enfoui en raison d'un volume trop important de paille. Ces dérogations sont accordées par le préfet dans le cadre d'une procédure strictement encadrée. La culture du lin est une culture dont la valeur ajoutée est intéressante pour les producteurs quand elle ne subit pas, outre mesure, les effets des aléas climatiques. L'itinéraire technique conduit par les liniculteurs doit permettre de limiter autant que possible les effets de ces aléas climatiques. Ainsi les mesures de prophylaxie (une longue rotation de six à sept ans pour le retour du lin sur une parcelle, le choix de variétés résistantes à la verse) ainsi que des apports raisonnés d'azote et l'utilisation éventuelle de régulateurs de croissance sont à privilégier afin que cette culture puisse être récoltée et valorisée au mieux.

Biodiversité

Préservation des vers de terre dans les terres agricoles

41102. – 21 septembre 2021. – **Mme Marie-Ange Magne** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la question de la préservation des communautés de vers de terre dans les sols agricoles. Depuis les années 1970, la diversité et la masse de lombrics à l'hectare a chuté considérablement dans les terres agricoles : la baisse peut atteindre 90 % dans certaines régions. Le matériel agricole, l'utilisation importante de produits chimiques et la baisse de la fertilisation organique sont les causes principales de la disparition des vers de terre ces dernières années. Cet animal, qui n'est pas reconnu à sa juste valeur, est pourtant indispensable et représentatif de la qualité des sols. Représentant jusqu'à 80 % de la masse de poids vif dans un espace cultivé, il joue un rôle primordial dans la fertilisation des sols et doit en conséquence être préservé. En juillet 2018, le plan biodiversité lancé par le Gouvernement visait notamment à faire de l'agriculture une alliée de la biodiversité et accélérer la transition agro-écologique. De même, le « protocole vers de terre » intégré par l'observatoire agricole de la biodiversité avait pour objectif d'informer les agriculteurs et de leur proposer de participer à la collecte de données. Ce dispositif devait servir de base à des études qualitatives et quantitatives afin d'aboutir à la création d'indicateurs de biodiversité, par exemple. Trois ans plus tard, elle souhaiterait connaître les résultats et conclusions de ces différentes études, les recommandations préconisées en la matière, notamment concernant l'évolution du modèle agricole français, ainsi que l'impact effectif du plan biodiversité 2018 sur les vers de terre. Par ailleurs, elle lui demande quelles actions futures sont envisagées afin de les protéger. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les invertébrés des profondeurs, dont font partie les vers de terre, sont constitutifs du sol. Garants de sa bonne santé, leur rôle est considérable : ils assurent le cycle des nutriments, la transformation du carbone ou encore la régulation des ravageurs et des maladies. La monoculture, le labour profond et les produits phytosanitaires affectent aujourd'hui cet équilibre en appauvrissant les terres. Les vers de terre représentent 0,08 % de la masse des sols. En 2011, le ministère chargé de l'agriculture lançait l'observatoire agricole de la biodiversité (OAB), un programme de sciences participatives proposant des protocoles d'observation de la biodiversité ordinaire aux agriculteurs, afin de mieux connaître la biodiversité ordinaire en milieu agricole. L'OAB est piloté par le ministère chargé de l'agriculture, dans le cadre de son engagement dans la stratégie nationale pour la biodiversité. Ce projet a démarré en 2009 pour répondre à un manque avéré d'indicateurs de suivi de l'état de la biodiversité en milieu agricole, en lien avec les pratiques. Ces indicateurs permettent aux acteurs du

développement, aux décideurs et aux partenaires de la recherche de qualifier la relation entre pratiques agricoles et biodiversité. L'observatoire propose aujourd'hui cinq protocoles, dont un intitulé « Placettes vers de terre ». Les observations obtenues dans l'OAB sont réalisées par des agriculteurs volontaires. La mise en commun de ces observations permet d'établir des références et des tendances à une échelle globale. Des analyses statistiques sont réalisées par le muséum national d'histoire naturelle (coordinateur scientifique de l'observatoire) et l'université de Rennes pour tester des corrélations entre les données naturalistes et les informations complémentaires demandées dans les protocoles. Au total, l'OAB a rassemblé 1 216 agriculteurs entre 2011 et 2017, pour un total de 2 382 parcelles comprenant différents systèmes de production agricole. En 2020, une première publication scientifique a été publiée sur les résultats de l'OAB, dans *Journal of Applied Ecology*, suite à un travail de thèse sur ces données. Ces analyses permettent d'identifier des tendances temporelles en fonction des systèmes agricoles visés. Ce sont dans les systèmes prairiaux que les effets semblent les plus importants pour les vers de terre : leur abondance a diminué au fil des années et dépend notamment de l'âge de la prairie (plus elle est âgée, plus l'abondance en vers de terre sera élevée). Dans les systèmes en grandes cultures, un effet du travail du sol a été constaté sur l'abondance des vers de terre, avec un écart fort entre le labour profond et le semis direct. Il n'existe pas assez de données pour pouvoir présenter des tendances sur d'autres systèmes agricoles (viticulture et arboriculture notamment). Cette première étude présente ainsi les dynamiques temporelles observées et explicables par différents phénomènes. Les données caractérisant les pratiques agricoles restent toutefois assez imprécises et ne permettent pas de distinguer les différents effets des pesticides par exemple. La base de données récoltées dans le cadre de l'OAB permettra de réaliser d'autres études sur cette biodiversité agricole et de les préciser, notamment pour les vers de terre, de par l'enrichissement de la base de données chaque année. En parallèle, les études menées par l'observatoire participatif des vers de terre, dont un des protocoles est commun à celui de l'OAB, ont permis, en partenariat avec l'observatoire national de la biodiversité, de publier deux indicateurs : l'abondance des vers de terre (264 individus/m² comptés en moyenne sur la période 2005-2015) et la biodiversité spécifique des vers de terre (six taxons de vers de terre recensés sur la période 2005-2015). Ces indicateurs ont par ailleurs été adaptés à l'échelle de la Bretagne en 2018. Ainsi, plus l'abondance et la richesse lombriciennes sont élevées, meilleur est l'état biologique du milieu considéré. Ces deux indicateurs sont plus élevés en systèmes prairiaux et agroforestiers, intermédiaires en cultures, et plus faibles en systèmes viticoles et forestiers. Enfin, dans le cadre de la prochaine politique agricole commune, le projet de plan stratégique national vise à une meilleure préservation de la biodiversité à travers la réduction des intrants chimiques, *via* la plupart des mesures agro-environnementales et climatiques (MAEC) et le soutien renforcé à la conversion à l'agriculture biologique. Le maintien des éléments topographiques du paysage (comme les haies et les arbres agricoles) participe également à la préservation de la qualité des sols et de sa faune. Dans la conditionnalité, une priorité est donnée à la préservation des prairies permanentes. Par ailleurs, l'éco-régime prévoira de rémunérer l'absence de labour dans les prairies permanentes. Des MAEC dédiées à la conservation des sols accompagnent également des pratiques systémiques comme le semis direct. En conclusion, le Gouvernement œuvre à ce que la biodiversité soit mieux prise en compte dans les différents outils de pilotage nationaux et ainsi mieux protégée. Cela passe notamment par une amélioration de la connaissance sur les pratiques pouvant affecter les populations présentes dans les sols agricoles, notamment les vers de terre.

8839

Agriculture

Prix des réparations des machines agricoles professionnelles

41282. – 28 septembre 2021. – M. Charles de Courson* attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur le prix des réparations des machines agricoles professionnelles et des services associés. Les machines agricoles et forestières sont produites en petites séries et largement dépourvues de polyvalence. Assurer des pratiques durables en agriculture et en forêt nécessite des investissements considérables, sans garanties dans le temps. Aux États-Unis d'Amérique, Joe Biden vient de prendre des dispositions visant les fabricants de tracteurs qui « imposent des restrictions sur les réparations par soi-même et par les réparateurs tiers, provoquant des réparations plus onéreuses et chronophages, par exemple en restreignant la distribution de pièces, outils de diagnostic et de réparation ». Mais, en France tout particulièrement, les réparateurs indépendants et les utilisateurs finaux ont encore le plus grand mal à accéder aux informations sur la réparation et l'entretien, un droit pourtant garanti par un règlement européen entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Alors que des travaux universitaires ont déjà mis en évidence l'asymétrie des rapports de force entre les vendeurs et les acheteurs - premier maillon de la chaîne alimentaire. Il souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour éviter que les faibles marges laissées par le maillon aval ne soient captées par ces fournisseurs d'équipements, jadis partenaires, dans le respect du règlement européen.

*Agriculture**Réparation des machines agricoles*

41736. – 12 octobre 2021. – **M. Hervé Pellois*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le prix des réparations des machines agricoles professionnelles et des services associés. Les machines agricoles et forestières sont produites en petites séries et largement dépourvues de polyvalence. Assurer des pratiques durables en agriculture et en forêt nécessite des investissements considérables, sans garantie dans le temps. Aux États-Unis d'Amérique, Joe Biden vient de prendre des dispositions visant les fabricants de tracteurs qui « imposent des restrictions sur les réparations par soi-même et par les réparateurs tiers, provoquant des réparations plus onéreuses et chronophages, par exemple en restreignant la distribution de pièces, outils de diagnostic et de réparation ». Le décret cite l'exemple des tracteurs, devenus un véritable totem de droit à la réparation depuis une clause ajoutée il y a cinq ans par le constructeur John Deere, *leader* du secteur, qui a écarté la possibilité de toucher soi-même au logiciel intégré des machines, obligeant les agriculteurs à passer par des techniciens agréés. En France tout particulièrement, les réparateurs indépendants et les utilisateurs finaux ont encore le plus grand mal à accéder aux informations sur la réparation et l'entretien, un droit pourtant garanti par un règlement européen entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, alors que des travaux universitaires ont déjà mis en évidence l'asymétrie des rapports de force entre les vendeurs et les acheteurs, premiers maillons de la chaîne alimentaire. Il souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour éviter que les faibles marges laissées par le maillon aval ne soient captées par ces fournisseurs d'équipements, jadis partenaires, dans le respect du droit communautaire.

Réponse. – Le règlement UE n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers constitue la base légale concernant, notamment, les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules agricoles et forestiers. Il rappelle que toute information nécessaire à l'établissement du diagnostic, à l'entretien, à la réparation, à la reprogrammation ou à la réinitialisation des véhicules agricoles et forestiers doit être accessible aux entreprises de services visées par ledit règlement. Le chapitre XV de ce même règlement prévoit les conditions d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules agricoles et forestiers ainsi que les informations visées par le texte, tandis que le chapitre XVIII prévoit les violations de nature à entraîner des sanctions, notamment concernant le refus de donner accès à des informations. L'application en France de ce règlement implique les ministères chargés de l'agriculture et des transports. Le décret n° 2005-1236 du 30 septembre 2005 modifié attribue une compétence au ministère de l'agriculture et de l'alimentation sur les questions relatives à la santé et à la sécurité au travail, listées à l'article 18 du règlement précité. Pour ce qui concerne les autres dispositions, le ministère de la transition écologique dispose d'un service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs dont la mission est, notamment, de contrôler la conformité des véhicules avec les prescriptions prévues par la réglementation nationale et européenne applicables en la matière. L'ordonnance n° 2020-701 du 10 juin 2020 relative à la surveillance du marché des véhicules à moteur a modifié certaines dispositions du code de la route en prévoyant des sanctions administratives et pénales pour les opérateurs qui ne se conformeraient pas aux obligations réglementaires en vigueur. Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs est compétent pour recevoir tout signalement (ssmvm@developpement-durable.gouv.fr).

8840

*Tourisme et loisirs**Norme d'hébergement des saisonniers*

41712. – 5 octobre 2021. – **Mme Lise Magnier** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les normes en matière d'hébergement des saisonniers. Le recours à la main-d'œuvre occasionnelle constitue un élément primordial pour le maintien de l'équilibre économique des entreprises de la filière viti-vinicole champenoise aussi bien pour les vendanges que pour d'autres travaux. La main-d'œuvre locale est difficile à trouver et le vignoble champenois connaît une pénurie importante en la matière. La réglementation en vigueur n'aide pas à faciliter le recrutement. En effet, elle impose des surfaces minimales pour les pièces liées au sommeil, mais aussi un nombre minimum d'équipements sanitaires par personne. La mise en conformité des bâtiments est donc disproportionnée étant donné l'usage qui en est fait, les vendanges durant environ douze jours. Par conséquent, cette réglementation peut être considérée comme contre-productive en matière d'emplois, de sécurité et particulièrement pénalisante pour les salariés et leurs employeurs. Aussi, elle lui demande s'il envisage un assouplissement des normes d'hébergement des travailleurs saisonniers, notamment pour les saisonniers recrutés pour une durée inférieure à 30 jours.

Réponse. – L'hébergement collectif des salariés saisonniers en agriculture est régi par les dispositions des articles R. 716-6 à R. 716-25 du code rural et de la pêche maritime (CRPM). Ces mesures ont été adoptées en concertation avec les partenaires sociaux agricoles, suite à l'accord national sur le travail saisonnier du 18 juillet 2002, étendu par arrêté ministériel du 28 octobre 2002. Des possibilités de dérogations accordées au cas par cas par l'inspection du travail ont été ouvertes pour toute durée d'embauche inférieure à 30 jours sur une période de 12 mois consécutifs, durée d'embauche déjà modifiée en 2009 et portée de 12 à 30 jours afin d'ouvrir ces possibilités de dérogation aux vendangeurs notamment (article R. 716-16 du CRPM). Ainsi, il est d'ores et déjà possible pour tout employeur qui en ferait la demande à l'inspecteur du travail de déroger à tout ou partie de certaines de ces dispositions. Pour l'hébergement collectif en résidence fixe par exemple, l'inspecteur du travail peut notamment accorder une dérogation à la superficie des pièces destinées au couchage (dérogation à l'article R. 716-7). Un alignement sur les normes en vigueur dans le secteur du bâtiment et des travaux publics est souvent recherché par l'inspecteur du travail : la contrainte de surface peut alors passer de 9 à 6 mètres carrés pour le premier occupant et les suivants. Il est à noter que des dispositions relatives à l'hébergement collectif en résidence mobile ou démontable ont été prévues, également assorties de la possibilité d'y déroger sur autorisation de l'inspecteur du travail compétent (article R. 716-25 du CRPM). Par ailleurs, afin de répondre à une demande forte des organisations professionnelles viticoles, le décret n° 2016-1239 du 20 septembre 2016 relatif aux dérogations en matière d'hébergement collectif des travailleurs saisonniers agricoles a instauré une procédure de dérogation collective aux règles d'hébergement de ces travailleurs en résidence fixe, accordée par le directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités, compétent pour le territoire concerné par la demande (article R. 716-16-1 du CRPM). La dérogation porte sur les pièces destinées au sommeil et les installations sanitaires (salles d'eau, douches, cabinets d'aisance). Cette demande doit émaner d'une ou plusieurs organisations professionnelles représentatives et, si la dérogation est accordée, elle s'applique à l'ensemble des entreprises de la branche sur le territoire de la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités. L'article R. 716-16-1 du CRPM laisse aux partenaires sociaux le choix de définir des compensations à d'éventuelles adaptations des conditions de logement. Ce dispositif permet d'uniformiser les décisions prises sur le territoire concerné et simplifie les démarches des employeurs. Il répond ainsi aux préoccupations des professionnels souhaitant pouvoir loger sur place pendant une courte période les salariés saisonniers. Le droit actuel prévoyant déjà une adaptation des règles aux spécificités agricoles, un abaissement significatif des normes actuellement applicables serait en contradiction avec le principe constitutionnel du droit à un logement décent qui découle des dixième et onzième alinéas du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946. De plus, en période de pandémie, il est important de prévoir les conditions d'accueil et d'hébergement permettant de garantir la protection des salariés. Les recommandations publiées par le ministère chargé du travail sont à la disposition des filières à cette fin. Par ailleurs, il est à noter que des réflexions existent en matière d'hébergement des travailleurs saisonniers agricoles, en particulier émanant des bailleurs sociaux qui souhaitent proposer certaines expérimentations visant à créer une offre de logements adaptée. Le Gouvernement attache une grande importance à la problématique de la disponibilité de la main-d'œuvre saisonnière : le 11 mars 2021, une réunion a permis d'établir, avec les acteurs concernés, une feuille de route sur l'emploi agricole dont l'objectif principal est de résoudre les difficultés de recrutement susceptibles de compromettre la disponibilité d'une main-d'œuvre compétente aux moments-clés des cycles de production et d'exploitation.

8841

Bois et forêts

Aides du plan de relance pour la forêt

41752. – 12 octobre 2021. – **Mme Annie Genevard** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** au sujet des aides du plan de relance pour la forêt. Les gestionnaires et les propriétaires forestiers s'étonnent des revirements quant aux instructions techniques du plan de relance qui remettent en cause *in fine* les financements et les engagements vis-à-vis d'entrepreneurs. En effet, le délai de dépôt des demandes a été raccourci de deux ans à un an, ce qui ne permet pas aux gestionnaires d'examiner dans les délais impartis toutes les demandes des propriétaires forestiers inscrits au plan de relance. Ainsi, elle souhaite alerter le Gouvernement sur cette complexité administrative qui va pénaliser les propriétaires forestiers et lui demande ses intentions.

Réponse. – La mesure « aider la forêt à s'adapter au changement climatique pour mieux l'atténuer » du plan France Relance a pour objectif d'accompagner l'adaptation de la filière forêt-bois française, pour continuer à fournir du bois à la société, pérenniser les services qu'elle rend et amplifier sa contribution à l'atténuation du changement climatique, tout en s'inscrivant dans le cadre d'une gestion durable et multifonctionnelle de la forêt. Cette mesure est dotée d'une enveloppe de 150 millions d'euros. Un décret et un arrêté du ministère de l'agriculture et de l'alimentation définissent les modalités de mise en œuvre de cette mesure. Une instruction technique est venue

préciser les modalités d'instruction des demandes d'aides, en essayant autant que possible de les simplifier. Une mission du conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER) a été diligentée à partir du 30 août 2021 dans l'objectif d'identifier des leviers permettant d'accélérer et de faciliter le travail d'instruction de la mesure et ce afin d'engager les dossiers déposés à un rythme plus soutenu. Ce rapport, remis au ministre chargé de l'agriculture le 10 septembre 2021, a identifié trois grandes catégories de difficultés : réglementaires, méthodologiques ou liées aux outils informatiques. Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a repris intégralement à son compte les recommandations faites par le CGAAER, allant dans le sens d'une plus grande simplification du dispositif et d'une clarification des éléments demandés aux porteurs de projets. Afin d'intégrer ces recommandations dans les procédures des services instructeurs, des modifications ont été apportées à l'instruction technique initiale. Il convient de préciser que le délai de dépôt des demandes d'aides, fixé au 31 décembre 2021, est demeuré inchangé depuis le lancement du dispositif.

Élevage

Manque de vétérinaires ruraux

41942. – 19 octobre 2021. – **M. Marc Le Fur** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les difficultés d'accès aux soins vétérinaires auxquelles sont confrontés les éleveurs dans les zones rurales. Le nombre de professionnels spécialisés dans les soins aux animaux d'élevage ne cessent de diminuer. Les données récemment publiées par l'Ordre des vétérinaires dans son atlas vétérinaire 2021 sont évocateurs : entre 2016 et 2020, le nombre de vétérinaires déclarant une compétence pour les animaux de rente a sévèrement chuté avec 375 professionnels en moins sur ladite période. Beaucoup d'entre eux ont en effet cessé leur activité ou se sont réorientés vers le soin exclusivement destiné aux animaux de compagnie. Des leviers juridiques existent pourtant afin d'enrayer ce phénomène et encourager l'investissement auprès des animaux d'élevage. L'article L. 1511-9 du code général des collectivités territoriales permet aux collectivités et leurs groupements d'attribuer des aides aux vétérinaires « contribuant à la protection de la santé publique et assurant la continuité et la permanence des soins aux animaux d'élevage » dans les zones sous-dotées, qui doivent être définies par arrêté en vertu des dispositions de l'article L. 241-13 du code rural et de la pêche. Or la situation se dégrade et l'arrêté définissant les zones sous-dotées se fait toujours attendre. Cela devient intenable tant pour les éleveurs esseulés que pour les vétérinaires qui ne peuvent pas répondre à l'ensemble des demandes. C'est pourquoi il lui demande, d'une part, s'il entend prendre rapidement l'arrêté définissant les zones sous-dotées et, d'autre part, s'il compte opter pour une acception large de ces zones afin qu'un nombre important de collectivités locales puissent bénéficier de la faculté d'attribuer des aides aux vétérinaires ruraux.

Réponse. – La loi portant diverses dispositions d'adaptation du droit national au droit de l'Union européenne (loi DDADUE) promulguée le 3 décembre 2020, permet la mise en place de mesures incitatives visant à encourager et maintenir l'installation des vétérinaires dans des zones rurales définies par arrêté du ministre chargé de l'agriculture. Deux décrets d'application ont été pris le 11 mai 2021. Ils définissent la nature et les conditions d'attribution des aides aux sociétés d'exercice vétérinaire, vétérinaires et étudiants vétérinaires. L'arrêté de désignation des zones éligibles a été publié le 8 novembre 2021. Une acception large des zones, désignées au niveau régional a été retenue et permet dorénavant aux collectivités territoriales d'attribuer des aides aux cabinets vétérinaires ou aux étudiants vétérinaires s'engageant à exercer dans ces zones auprès des éleveurs.

BIODIVERSITÉ

Animaux

Lutte contre les chenilles processionnaires

31049. – 14 juillet 2020. – **Mme Séverine Gipson*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la recrudescence des chenilles processionnaires. Ces chenilles sont présentes en campagne comme en ville et ont un impact sur la santé humaine : elles provoquent des réactions inflammatoires de la peau ou des muqueuses respiratoires, ce qui peut s'avérer particulièrement grave. Ces chenilles sont présentes dans la première circonscription de l'Eure comme dans de nombreuses autres. Si des moyens de prévention ont été mis en œuvre par les intercommunalités ou par les communes, il n'existe à ce jour aucun arrêté préfectoral visant à lutter contre la chenille processionnaire. La destruction des nids est donc à la seule charge du propriétaire. L'EPCI « Seine-Eure Agglomération » a toutefois acheté des pièges afin de piéger les papillons adultes pour qu'ils ne se reproduisent pas. De plus, les communes concernées peuvent ainsi installer ces pièges sur les différentes parcelles communales. Il est

extrêmement difficile de lutter contre ces chenilles : un nid vide à la capacité de rester urticant pendant deux ans. Elle lui demande donc quelles mesures il entend prendre afin de lutter contre ces chenilles processionnaires, espèce pouvant avoir un impact sanitaire grave. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux

Lutte contre les chenilles processionnaires

34067. – 24 novembre 2020. – M. Bertrand Sorre* alerte Mme la ministre de la transition écologique sur la prolifération des chenilles processionnaires du pin. Ces chenilles disposent de peu de prédateurs et présentent des dangers sanitaires reconnus pour l'homme et les animaux de compagnie. La zone littorale du département de la Manche est très impactée par ce phénomène. Les collectivités sensibilisent les habitants afin de lutter contre les invasions de chenilles, et les incitent à s'en protéger par la pose de pièges permettant la suppression des nids. Pour autant, à ce jour, il n'existe aucun arrêté préfectoral visant à lutter contre cette espèce. Il lui apparaît nécessaire d'accompagner règlementairement les collectivités et les citoyens dans cette lutte par un classement des chenilles processionnaires du pin comme espèce animale nuisible à la santé humaine. L'Agence de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) a été saisie en 2019 afin de mener une expertise sanitaire permettant d'évaluer le caractère prolifique et l'impact sanitaire de ces animaux au plan de la santé publique. Aussi il souhaiterait connaître à quelle date l'ANSES remettra ses conclusions et si celles-ci permettront d'inclure les chenilles processionnaires dans la loi n° 2016 41 du 26 janvier 2016, afin de pouvoir organiser à l'échelle nationale la lutte contre ces prédateurs. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La chenille processionnaire du pin (*Thaumetopoea pityocampa*), espèce de papillon originaire d'Europe, connaît effectivement une prolifération rapide depuis les années 60, d'une part, en raison des changements climatiques, et d'autre part, des transports de grumes. Bien que son lieu de reproduction soit situé en forêt, le papillon peut coloniser rapidement de nouveaux sites, y compris en espace ouvert pourvu qu'il y trouve les essences servant de nourriture pour les larves. La chenille dispose en outre de peu de prédateurs (coucou, mésange), ce qui contribue à son expansion. La loi n° 2016 41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé a créé un nouveau chapitre dans le code de la santé publique relatif à la lutte contre les espèces végétales et animales nuisibles à la santé humaine afin de pouvoir organiser à l'échelle du territoire national la lutte contre de telles espèces. L'article D.1338-1 du code de la santé publique (créé en application de la loi susmentionnée) liste les espèces nuisibles à la santé humaine. A ce jour, cette liste ne contient que des espèces végétales (ambrosie). Faisant suite au rapport d'étude de pharmacovigilance de l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) de juin 2020 concernant les expositions humaines aux chenilles émettrices de poils urticants, deux espèces de chenilles processionnaires seront prochainement ajoutés à l'article D. 1338-1 du code de la santé publique : - la chenille processionnaire du chêne (*Thaumetopoea processionea* L.) ; - la chenille processionnaire du pin (*Thaumetopoea pityocampa* L.). Cet ajout permettra la prise de mesures de gestion des populations de chenilles processionnaire par arrêté préfectoral et permettra ainsi la création de mesures de lutte cohérentes entre les territoires en fonction du taux d'infestation. Ce dispositif complétera ainsi celui existant lorsque la lutte est réalisée pour des motifs de protection de la santé publique et qui repose sur la compétence des maires et du préfet eu égard de leur pouvoir de police afin d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques en application du code général des collectivités territoriales, et notamment de ses articles L. 2212-2 et L. 2215-1. Il est à noter que la chenille processionnaire n'est pas réglementée par le ministère de la transition écologique au titre des espèces exotiques envahissantes, car les espèces concernées sont originaires d'Europe ; elles sont certes envahissantes mais non exotiques.

Biodiversité

Évaluation de la stratégie nationale relative aux espèces envahissantes

37617. – 30 mars 2021. – Mme Typhanie Degois attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité, sur l'évaluation de la stratégie nationale relative aux espèces envahissantes mise en œuvre depuis mars 2017. Une espèce exotique envahissante est une espèce dont l'introduction par l'homme, volontaire ou fortuite, sur un territoire menace les écosystèmes, les habitats naturels ou les espèces indigènes avec des conséquences écologiques et sanitaires négatives. L'implantation d'espèces exotiques envahissantes est, selon l'Union internationale pour la conservation de la nature, la troisième cause de l'érosion de la biodiversité. Les répercussions économiques peuvent également être importantes. Une première estimation en Europe a évalué le coût annuel des espèces exotiques envahissantes entre 9 et 12 milliards d'euros. Afin de répondre à ces enjeux, une stratégie nationale relative aux espèces envahissantes a été publiée en 2017. Elle

est dotée d'un plan d'action opérationnel qui comprend les actions dont la mise en place est exigée par la réglementation européenne, comme la surveillance des espèces, les mesures de gestion et la lutte contre leur introduction, ainsi que d'éléments généraux tels que la liste des espèces réglementées, dont l'entrée sur le territoire européen est autorisée. Lors de la publication de la stratégie, il était prévu qu'un suivi régulier soit réalisé dans le but de s'assurer de sa mise en œuvre opérationnelle. Quatre ans plus tard, aucune évaluation de la stratégie n'a été accomplie, empêchant un éventuel renforcement des moyens d'actions face à la propagation des espèces exotiques envahissantes dans les territoires. Dès lors, elle lui demande si le suivi de la stratégie nationale relative aux espèces envahissantes sera réalisé et publié rapidement, avec l'objectif de déterminer de nouvelles actions prioritaires dans la lutte contre ces espèces invasives.

Réponse. – La lutte contre les espèces exotiques envahissantes (EEE), figure parmi les priorités du ministère de la transition écologique au regard des enjeux et des conséquences sur les milieux, mais aussi dans les domaines économiques et sanitaires. Le congrès mondial de la nature, organisé par la France et l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) à Marseille, a abordé ce sujet à travers plusieurs événements, portés notamment par des territoires insulaires, fortement impactés, comme Hawaï, La Réunion et la Nouvelle-Calédonie. Au niveau national, la France s'est dotée d'une stratégie spécifique, mise en place en 2017 et comportant de 38 actions couvrant l'ensemble des champs thématiques associés à la problématique des espèces exotiques envahissantes : prévention de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes ; interventions de gestion des espèces et restauration des écosystèmes ; amélioration et mutualisation des connaissances ; communication, sensibilisation, mobilisation et formation ; gouvernance. De nombreuses actions ont été engagées, notamment celles portant sur la surveillance des EEE, la mise en réseau d'acteurs, le développement de formations et d'outils informatifs. On peut citer à cet égard la création du Centre de ressources sur les EEE, mis en place en 2018 et coanimé par l'Office français de la biodiversité (OFB) et le Comité français de l'UICN (<http://especes-exotiques-envahissantes.fr/>) et le Réseau d'experts scientifiques et techniques mettant en relation administrations, collectivités territoriales, gestionnaires, acteurs scientifiques et acteurs socio-professionnels. La France a aussi, conformément au règlement n° 1143/2014 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE), complété son dispositif de prévention dans les territoires ultramarins en publiant 12 arrêtés depuis 2019 listant les espèces animales et végétales faisant l'objet de réglementations spécifiques pour leur transport. De plus, dans le cadre de l'élaboration de la future stratégie nationale pour la biodiversité à l'horizon 2030, qui sera adoptée en début d'année 2022, les acteurs des territoires, en métropole et en outre-mer, ont été consultés. Sur les 800 propositions d'actions déposées, 210 visent la protection et la reconquête des écosystèmes, dont la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, à égalité avec la protection et la reconquête des zones humides (30 % des propositions), devant la restauration des continuités écologiques (24 %) et la protection de la biodiversité marine (23 %). Les propositions relatives à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes sont surtout portées par les territoires d'outre-mer (Martinique, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, en particulier). Ces propositions viennent ainsi alimenter la réflexion en cours concernant le futur plan d'action relatif aux espèces exotiques envahissantes, qui sera intégré à la prochaine stratégie nationale pour la biodiversité. Il s'agit en effet de répondre, à travers la mise en œuvre d'actions transformantes, à la pression majeure sur la biodiversité que constituent les espèces exotiques envahissantes. Ces dernières comptent en effet parmi les 5 pressions sur la biodiversité mises en exergue par la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). Ce plan d'actions va être soumis au Conseil national de la protection de la nature pour être publié d'ici fin 2021 après les autres consultations. Au niveau international, il n'existe pas à ce jour d'accord spécifique entre parties de la Convention sur la diversité biologique (CDB) portant sur les EEE ; des travaux existent néanmoins et la CDB vise explicitement à réduire les impacts des EEE à travers son article 8 h (« chaque partie contractante, dans la mesure du possible et selon qu'il conviendra empêche d'introduire, contrôle ou éradique les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces »). La Convention de Berne traite également de ce sujet et le Conseil de l'Europe a mis en place des guides thématiques de bonnes pratiques à destination des acteurs socio-professionnels.

8844

Biodiversité

Lutte contre les espèces envahissantes

38002. – 13 avril 2021. – M. Sylvain Templier attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité sur les coûts liés aux espèces dites envahissantes. Les espèces exogènes introduites volontairement, par erreur ou de manière subie (en raison notamment des échanges commerciaux internationaux) peuvent engendrer des nuisances environnementales, économiques et

également sur la santé humaine. Il peut s'agir d'espèces végétales ou animales. Une équipe de recherche internationale a publié le 31 mars 2021 des travaux sur le sujet. Ils indiquent que ces invasions, pour la plupart causées par l'homme, ont représenté un coût d'au moins 1 288 milliards de dollars entre 1970 et 2017. Ils indiquent par ailleurs que ces coûts sont sous-estimés et que ces dégâts économiques sont en réalité secondaires. Les dégâts les plus importants portent sur la biodiversité locale. L'IPBES estime que les espèces envahissantes figurent parmi les cinq facteurs directs de l'érosion de la biodiversité et sont la seconde cause de l'extinction d'espèces. L'impact sur la santé humaine n'est également pas négligeable : allergies, morsures, piqûres. Les chenilles processionnaires, les frelons asiatiques ou encore les fourmis de feu figurent parmi les plus nuisibles. Les chercheurs indiquent qu'aucun signe de ralentissement n'est perceptible et que, au contraire, le nombre d'espèces envahissantes tend à croître. Ils estiment enfin que les montants liés à la prévention, la surveillance et la lutte contre leur propagation seraient dix fois inférieurs à ceux liés aux conséquences. Les réponses à apporter sont nationales et internationales. Dans un cas comme dans l'autre, la recherche doit être amplifiée. M. le député souhaiterait ainsi savoir si la France entend aborder ces problèmes lors des prochains événements mondiaux portant sur la biodiversité. Il souhaiterait également connaître sa position sur la possibilité d'adopter des accords internationaux en vue de réduire la dissémination incontrôlée d'espèces envahissantes ou à tout le moins d'engager des actions mondiales concertées pour lutter contre ce phénomène.

Réponse. – La lutte contre les espèces exotiques envahissantes (EEE), figure parmi les priorités du ministère de la transition écologique au regard des enjeux et des conséquences sur les milieux, mais aussi dans les domaines économiques et sanitaires. Le congrès mondial de la nature, organisé par la France et l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) à Marseille, a abordé ce sujet à travers plusieurs événements, portés notamment par des territoires insulaires, fortement impactés, comme Hawaï, La Réunion et la Nouvelle-Calédonie. Au niveau national, la France s'est dotée d'une stratégie spécifique, mise en place en 2017 et comportant 38 actions couvrant l'ensemble des champs thématiques associés à la problématique des espèces exotiques envahissantes : prévention de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes ; interventions de gestion des espèces et restauration des écosystèmes ; amélioration et mutualisation des connaissances ; communication, sensibilisation, mobilisation et formation ; gouvernance. De nombreuses actions ont été engagées, notamment celles portant sur la surveillance des EEE, la mise en réseau d'acteurs, le développement de formations et d'outils informatifs. On peut citer à cet égard la création du Centre de ressources sur les EEE, mis en place en 2018 et coanimé par l'Office français de la biodiversité (OFB) et le Comité français de l'UICN (<http://especes-exotiques-envahissantes.fr/>) et le Réseau d'experts scientifiques et techniques mettant en relation administrations, collectivités territoriales, gestionnaires, acteurs scientifiques et acteurs socio-professionnels. La France a aussi, conformément au règlement n° 1143/2014 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes (EEE), complété son dispositif de prévention dans les territoires ultramarins en publiant 12 arrêtés depuis 2019 listant les espèces animales et végétales faisant l'objet de réglementations spécifiques pour leur transport. De plus, dans le cadre de l'élaboration de la future stratégie nationale pour la biodiversité à l'horizon 2030, qui sera adoptée en début d'année 2022, les acteurs des territoires, en métropole et en outre-mer, ont été consultés. Sur les 800 propositions d'actions déposées, 210 visent la protection et la reconquête des écosystèmes, dont la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, à égalité avec la protection et la reconquête des zones humides (30 % des propositions), devant la restauration des continuités écologiques (24 %) et la protection de la biodiversité marine (23 %). Les propositions relatives à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes sont surtout portées par les territoires d'outre-mer (Martinique, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, en particulier). Ces propositions viennent ainsi alimenter la réflexion en cours concernant le futur plan d'action relatif aux espèces exotiques envahissantes, qui sera intégré à la prochaine stratégie nationale pour la biodiversité. Il s'agit en effet de répondre, à travers la mise en œuvre d'actions transformantes, à la pression majeure sur la biodiversité que constituent les espèces exotiques envahissantes. Ces dernières comptent en effet parmi les 5 pressions sur la biodiversité mises en exergue par la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). Ce plan d'actions va être soumis au Conseil national de la protection de la nature pour être publié d'ici fin 2021 après les autres consultations. Au niveau international, il n'existe pas à ce jour d'accord spécifique entre parties de la Convention sur la diversité biologique (CDB) portant sur les EEE ; des travaux existent néanmoins et la CDB vise explicitement à réduire les impacts des EEE à travers son article 8 h (« chaque partie contractante, dans la mesure du possible et selon qu'il conviendra empêche d'introduire, contrôle ou éradique les espèces exotiques qui menacent des écosystèmes, des habitats ou des espèces »). La Convention de Berne traite également de ce sujet et le Conseil de l'Europe a mis en place des guides thématiques de bonnes pratiques à destination des acteurs socio-professionnels.

COMPTES PUBLICS

*Services publics**Suppressions envisagées des services des douanes département Puy-de-Dôme*

34563. – 1^{er} décembre 2020. – M. André Chassaigne interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les conséquences des suppressions envisagées des services des douanes dans le département du Puy-de-Dôme. Dans l'ancienne région Auvergne, depuis la fermeture des bureaux départementaux de Moulins, du Puy et d'Aurillac, ne subsiste plus que la direction régionale des douanes basée à Clermont-ferrand. Cette direction, sous la tutelle hiérarchique de la direction interrégionale de Lyon a compétence sur quatre départements : Le Puy-de-Dôme, l'Allier, le Cantal et la Haute-Loire. Elle est composée d'un bureau des douanes, d'une brigade de surveillance, d'un service viticulture, d'une division, d'un service du contentieux, d'un service régional d'enquêtes, d'un service du pôle d'action économique, d'un service régional d'audit, d'un service général régional, de la cellule de renseignement et de pilotage des contrôles et de la cellule informatique. Elle a déjà perdu 40 agents, passant de 120 à 80 en quelques années. Elle obtient de très bons résultats, par ailleurs salués par leur hiérarchie, tant en matière de contrôle des marchandises, de lutte contre la fraude et d'accompagnement économique des entreprises locales. Or un projet de fermeture de cette direction a été annoncé, ne laissant à Clermont-Ferrand qu'un bureau de douane et une brigade de surveillance. Si ce projet était mené à son terme, cela irait bien évidemment à l'encontre de la volonté gouvernementale de « mettre les agents au plus près des Français » et conduirait à affaiblir la présence des douaniers sur le territoire auvergnat, avec les conséquences que l'on peut aisément imaginer. Au regard de ces arguments, il lui demande s'il compte stopper toute suppression de services au sein de la direction régionale des douanes de Clermont-Ferrand et sollicite des éclaircissements sur les velléités d'évolution de la direction régionale des douanes basée à Clermont-Ferrand. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La direction régionale de Clermont-Ferrand, avec celles d'Annecy, de Chambéry et de Lyon, est une composante de la direction interrégionale Auvergne-Rhône-Alpes. Actuellement tous ses services sont implantés à Clermont-Ferrand, qu'il s'agisse du commandement ou des services opérationnels composés d'une division, d'une brigade, d'un bureau et d'un centre de viticulture. Sa compétence géographique couvre les quatre départements de l'ex-région Auvergne. Cette direction a fait l'objet depuis 2015 d'ajustements successifs sur le plan organisationnel conduisant à la fermeture de services (recette régionale, bureaux d'Aurillac, le Puy et Moulins, service viticulture de Saint Pourçain) et la direction compte désormais 77 emplois. Les orientations stratégiques élaborées par la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) en 2021 pour les années à venir prévoient la consolidation de la géographie des services douaniers et de leur organisation pour mieux tenir compte des besoins des territoires. Dans ce cadre, la pertinence du maintien d'une direction régionale à Clermont-Ferrand est confirmée. Il n'existe donc aucun projet de fermeture d'un service auvergnat, qu'il s'agisse de la direction elle-même en tant que de structure de commandement ou des différents services opérationnels la composant. Au contraire, la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) porte actuellement deux projets concomitants d'évolution de services qui auront pour effet de conforter la présence de l'administration des douanes et droits indirects en Auvergne : - D'une part, un premier projet consiste à élargir le périmètre de cette direction pour y rattacher les services douaniers du département de la Loire, afin de consolider son assise tout en constituant un périmètre géographique cohérent au regard de la coordination et de la complémentarité des services. Ainsi, le bureau de contrôle et la brigade de surveillance intérieure de Saint-Etienne, qui dépendent actuellement de la direction régionale de Lyon, pour respectivement 12 et 26 emplois, vont être rattachés à la direction régionale de Clermont-Ferrand. Cette mesure sera effective à compter du 1^{er} janvier 2022. Elle implique par ailleurs de renforcer de 4 emplois les structures d'animation et de commandement positionnées à Clermont-Ferrand. - D'autre part, conformément à la dynamique de démétropolisation portée par le Gouvernement, un nouveau service douanier sera créé et implanté à Clermont-Ferrand, avec compétence sur toute le territoire national. Ce service, dénommé Service de l'Origine et du *Made in France*, aura pour attribution : - l'instruction des demandes d'information sur le *Made in France (IMF)*. Cette procédure créée en 2016 par la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) est de plus en plus sollicitée par les entreprises désireuses de valoriser un marquage d'origine national sur leurs produits : - la délivrance des renseignements contraignants sur l'origine (RCO), formalité de droit communautaire qui permet de sécuriser les opérations de commerce international des entreprises. Les renseignements contraignants sur l'origine (RCO) constituent un outil essentiel de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) dans sa mission de promotion auprès des entreprises des accords commerciaux conclus par l'Union européenne. - la coordination des demandes de contrôle *a posteriori* en matière

d'origine préférentielle formulée dans le cadre de la coopération administrative internationale. Cette mesure sera effective à compter du 1^{er} mai 2022. Ce service, installé dans les locaux de la direction régionale de Clermont Ferrand, débutera son activité avec un effectif de 6 emplois.

Services publics

Règlementation de la facturation de « service public »

39037. – 18 mai 2021. – M. Jacques Marilossian attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur des pistes d'amélioration en matière de présentation de l'ensemble des factures de « service public » *lato sensu* émanant des collectivités territoriales ou de leurs délégataires, comme des assureurs pour les polices obligatoires (véhicules et habitations). Il résulte des dispositions de l'article 242 *nonies* A de l'annexe II au code général des impôts que les factures doivent obligatoirement comporter certaines mentions communes à toutes les opérations. Il s'agit du numéro et de la date de la facture ; des mentions relatives aux parties ; des mentions relatives aux opérations réalisées (quantité des services rendus, date de la prestation, montant de la taxe à payer). Dans un souci de visibilité des évolutions de la consommation, la facture pourrait également faire mention d'un taux de variation en pourcentage et, le cas échéant, d'un indicateur de variation physique de la consommation de l'année n par rapport à l'année n-1. Les fluctuations observées pourraient faire l'objet d'un commentaire ou d'une alerte émise par le gestionnaire « facturateur ». Si l'article L. 2224-12-4 du code général des collectivités oblige déjà à signaler au consommateur une augmentation anormale du volume d'eau consommé, le calcul de ce palier est mesuré sur la base d'une fuite d'eau et n'est applicable qu'au seul service de l'eau potable. Il serait donc pertinent d'envisager le calcul d'un seuil d'alerte inférieur, davantage représentatif des variations de la consommation quotidienne et, surtout de l'appliquer à d'autres services. De plus, l'article 289 du code général des impôts - qui prévoit la possibilité d'émettre des factures électroniques - permet la réception de la facture par message structuré sur ordinateur. Réciproquement, dans le cadre d'un échange entièrement dématérialisé, la mention obligatoire d'une adresse *mail* spécifique pour permettre aux consommateurs de transmettre des informations ou des remarques à l'émetteur - faciliterait grandement les interactions. Il demande ainsi au Gouvernement s'il prévoit d'actualiser la réglementation de la facturation de « services publics » afin d'améliorer la transparence de la consommation et de faciliter les échanges entre les prestataires et les usagers. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les dispositions de l'article L. 2224-12-4 du code général des collectivités territoriales et de l'arrêté du 10 juillet 1996 relatif aux factures de distribution de l'eau et de collecte et de traitement des eaux usées précisent les mentions obligatoires sur la facture d'eau. Pour autant, rien n'interdit de les compléter par des mentions facultatives, dans un souci de bonne information financière de l'utilisateur. S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire du service de fourniture d'eau peut donc émettre des factures comportant l'indice d'évolution de la consommation ou l'adresse électronique du service compétent pour instruire les demandes éventuelles des usagers. L'insertion de ces mentions ne nécessite pas l'actualisation de la réglementation relative aux modalités de facturation de l'eau, et le Gouvernement n'envisage pas, au vu des démarches de simplification qu'il s'attache à promouvoir par ailleurs, de créer d'obligation nouvelle en la matière. Au bénéfice des usagers, il est à noter cependant que le 4^o de l'article L. 1617-5 du code général des collectivités territoriales ouvre la possibilité d'adresser au redevable sa facture d'eau par voie dématérialisée, sous la forme d'un avis des sommes à payer. Pour conforter ce dispositif, le Gouvernement s'emploie à déployer l'espace numérique sécurisé et unifié (ENSU), permettant de déposer la facture de l'utilisateur sur son espace personnel au sein du site « impots.gouv.fr », en vue d'une consultation et d'un paiement en ligne. Cette mise à disposition matérialisée est propice à l'enrichissement des données s'adressant à l'utilisateur.

Propriété

Projet « Foncier innovant »

41677. – 5 octobre 2021. – M. Jean-Jacques Gaultier appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur le projet « Foncier innovant » actuellement en phase d'expérimentation dans 9 départements. En effet, cette expérience inclut la participation d'entreprises privées dans l'élaboration et l'exploitation de nouveaux outils dématérialisés, dont l'objectif est de pouvoir détecter des éléments n'ayant pas été retranscrits sur les plans cadastraux. Ainsi, l'arrivée de ces entreprises privées dans la gestion de ce qui était jusqu'alors exclusivement une mission de service public suscite des interrogations. Aussi, il souhaite connaître les conditions d'attribution et d'application de cette expérimentation. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Afin de préserver les recettes fiscales des collectivités locales, la fiabilisation des bases de fiscalité directe locale constitue une priorité des services fonciers de la direction générale des finances publiques (DGFIP) qui utilise différentes sources d'informations, dont notamment le croisement de données *via* des procédures automatisées ou les transmissions de signalements par les services locaux d'urbanisme. Dans le cadre de l'optimisation du processus de détection des constructions ou aménagements non déclarés et afin de garantir une meilleure fiabilité des bases de la fiscalité directe locale, la DGFIP recourt, dans le cadre du projet « Foncier innovant », aux technologies innovantes d'intelligence artificielle et de valorisation des données à partir des prises de vue aériennes de l'institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Ce projet vise non seulement à faciliter le travail de détection des agents mais aussi à permettre de lutter plus efficacement contre la fraude et ainsi mieux répondre aux souhaits de justice fiscale des citoyens par la juste évaluation des biens. Pour mettre en œuvre ce projet, la DGFIP mobilise, en fonction de ses besoins, plusieurs marchés publics qui peuvent être soit directement conclus par la DGFIP, soit sélectionnés dans le catalogue d'offres de la centrale d'achat de l'Union des groupements d'achats publics. Le choix des prestataires repose sur plusieurs critères : la capacité à offrir un dispositif industriel de très haute performance permettant un déploiement des solutions à grande échelle, l'accompagnement des équipes de la DGFIP dans l'appropriation des solutions et la montée en compétence, la pleine maîtrise par l'administration fiscale des modèles algorithmiques développés et leur propriété intellectuelle. Les prestataires interviennent uniquement le temps de l'élaboration et la construction des solutions. Les travaux réalisés, pilotés par la DGFIP, ont ensuite vocation à être intégrés au sein de son propre système d'information. L'administration fiscale a ainsi l'entière maîtrise des opérations de maintenance évolutive et d'exploitation des solutions comme c'est déjà le cas pour toutes ses infrastructures informatiques et l'essentiel de ses applications. Enfin, les prestataires informatiques n'ont pas accès aux données fiscales, notamment celles à caractère personnel et n'interviennent pas dans la conduite et la gestion des missions topographiques et fiscales qui demeurent de la compétence exclusive de l'administration fiscale.

CULTURE

8848

Culture

Pratiques artistiques pour les associations culturelles

37631. – 30 mars 2021. – **M. Richard Ramos** attire l'attention de **Mme la ministre de la culture** sur l'urgence et l'attente des associations artistiques et culturelles quant à une reprise de leurs activités. Depuis le début de la crise sanitaire, les associations artistiques (de danse, de chant ou encore de théâtre) sont à l'arrêt. Cet arrêt provoque détresse, mais aussi incompréhension au regard du maintien pour les structures scolaires de ces pratiques. Ainsi, M. le député a été à de nombreuses reprises alerté par des structures du tissu culturel de sa circonscription démontrant que la reprise de ces activités est essentielle à la vie sociale et culturelle des communes, notamment dans la ruralité. De surcroît, cette reprise peut, comme dans les écoles, être soumise à des règles sanitaires strictes afin de permettre la protection de tous. En définitive, ces nombreux échanges démontrent l'attente des membres de ces associations sur la possibilité d'un « décret de reprise ». En ce sens, il lui demande si elle peut indiquer quelles sont les perspectives et le calendrier prévoyant la reprise d'une activité culturelle dans ces différentes associations.

Réponse. – Le décret n° 2021-606 du 18 mai 2021 modifiant les décrets n° 2020-1262 du 16 octobre 2020 et n° 2020 1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire a permis une réouverture progressive des lieux culturels au public. Le ministère de la culture a diffusé au secteur ses propres protocoles de reprise d'activité, qui adaptent et précisent les mesures sanitaires préconisées par le ministère des solidarités et de la santé. Les modalités de mise en œuvre adaptées aux spécificités professionnelles et l'application de celles-ci par les acteurs du secteur culturel ont favorisé le retour du public dans des conditions sanitaires strictes. Le décret n° 2021-699 du 1^{er} juin 2021, prescrit dorénavant les mesures générales nécessaires à la gestion de la sortie de crise. Il a permis de poser le principe général d'ouverture encadré des lieux de diffusion artistique, en précisant notamment les conditions d'application du passe sanitaire au public, à compter du 9 août, puis aux salariés, agents publics, bénévoles et autres personnes qui interviennent dans des lieux, établissements, services ou événements concernés, depuis le 30 août. Les mesures d'encadrement de la réouverture s'adaptent aux contraintes sanitaires.

INDUSTRIE

*Marchés publics**Annonce de la suppression de 70 postes par le fabricant de masques Kolmi-Hopen*

39434. – 8 juin 2021. – M. **Matthieu Orphelin*** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie**, sur l'annonce de la suppression de 70 postes par le fabricant de masques Kolmi-Hopen à Saint-Barthélemy d'Anjou. Cette entreprise, visitée en grande pompe le 31 mars 2020 par Emmanuel Macron, était alors devenue le symbole de la reconstruction de « la souveraineté française et européenne sur la production de masques » et plus généralement sur le matériel médical. Elle voit aujourd'hui la demande mondiale en masques chirurgicaux diminuer avec l'amélioration des conditions sanitaires et une surproduction mondiale. Toutefois, la demande en masques est toujours bien présente, et notamment en France dans le secteur public. À l'heure actuelle, des institutions aussi prestigieuses que le Sénat ou de grandes métropoles se fournissent en masques provenant de Chine, du Vietnam ou bien de Tunisie. Trop de marchés sont aujourd'hui accordés sur le seul critère du prix, sans prendre en compte l'impact carbone, la qualité et la sauvegarde de l'emploi local. N'a-t-on donc tiré aucun enseignement de la crise ? Comme dans de nombreux domaines, la commande publique n'a que trop peu recours aux critères environnementaux et sociaux, gage d'exemplarité des institutions. Il l'interroge donc sur l'action envisagée par le Gouvernement face à cette situation, qui met en lumière les contradictions entre le discours politique et la réalité du terrain.

*Marchés publics**Fabrication française de masques de protection*

39980. – 6 juillet 2021. – M. **Bernard Brochand*** alerte **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie**, sur la fabrication nationale de masques de protection. Face à la concurrence étrangère, les fabricants français se sont mobilisés afin de mettre en place une filière 100 % française. En effet, dès mars 2020, le Président de la République avait évoqué sa volonté « que d'ici la fin de l'année, nous ayons obtenu cette indépendance pleine et entière ». Défendre la fabrication française, c'est créer des emplois en accroissant la production française, c'est sécuriser l'approvisionnement de produits sanitaires stratégiques, c'est réduire l'empreinte environnementale, c'est garantir des prix stables. Or les acheteurs publics ne sont pas au rendez-vous et les importations demeurent massives alors que certains des voisins ont réussi à privilégier l'achat national. Aussi, il souhaite savoir ce qu'entend faire le Gouvernement pour privilégier la fabrication française qui permettra de pérenniser cette fabrication et de redonner de la valeur au « made in France ». – **Question signalée.**

Réponse. – Dès le début de la crise de la Covid-19, le Gouvernement a mobilisé l'ensemble des acteurs français pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques et stratégiques de notre pays. Comme tous les pays, la France a dû faire face à des tensions d'approvisionnement en équipement de protections sanitaires. La consommation hebdomadaire française de masques sanitaires est ainsi passée au plus fort de la crise de près de 4 millions de masques par semaine à 100 millions de masques. Le Gouvernement, sous l'impulsion du président de la République, a pris des actions immédiates pour répondre à ces besoins : accéder au plus grand nombre de masques le plus vite possible, et créer en parallèle une filière française de masques sanitaires afin d'assurer notre indépendance en matière d'approvisionnement. Avec ses quatre producteurs historiques de masques sanitaires — Kolmi Hopen, Macopharma, Valmy et Boyé —, la France produisait en mars 2020 3,5 millions de masques sanitaires par semaine et était l'un des seuls pays européens à en produire. Grâce à la mobilisation de ses acteurs historiques et d'une trentaine de nouveaux acteurs industriels, nous avons multiplié par trente nos capacités de production en l'espace de quelques mois. Le Gouvernement salue l'engagement exceptionnel de ces industriels, mais aussi des services de l'État pour leur rôle de coordination et de facilitateur. En outre, le Gouvernement a favorisé la production de masques en tissu à filtration garantie en lien avec le comité stratégique des filières mode et luxe, et des filières textiles et habillement, et les experts de l'ANSES afin de répondre aux besoins du grand public. Cela a permis d'orienter les masques sanitaires vers les personnels soignants et vers les activités pour lesquelles ces biens sont indispensables. Si la collaboration entre l'État et les producteurs français a permis de répondre à la demande grâce à une production française, la pérennité de cette filière est un enjeu qui nécessite la mobilisation de tous. Le déconfinement et la campagne exceptionnelle de vaccination font diminuer les besoins des Français en masques. Il est donc nécessaire que les fabricants de masques adaptent leur activité à leur niveau de commandes et de contrats. L'enjeu aujourd'hui est de pérenniser la filière et de stabiliser son niveau de production. Cela passe non seulement par des achats publics, mais également des achats privés. L'État a pris ses

responsabilités en reconstituant son stock stratégique grâce à la commande par santé publique France de plus d'un milliard de masques sanitaires à huit entreprises françaises. C'est rompre avec la pratique de gestion des stocks stratégiques de masques, qui avaient été réduits durant les deux mandats précédents, considérant que ce bien à faible valeur ajoutée était immédiatement disponible, facile d'accès et bon marché. C'était une erreur. Le Gouvernement a également commandé plus de 150 millions de masques non sanitaires utilisables une vingtaine de fois à des producteurs français répondant à un cahier des charges strict sur le respect des critères sociaux et environnementaux. L'État soutient et accompagne la filière des producteurs français de masques sanitaires. Il est étonnant que plusieurs collectivités continuent de passer leurs commandes à des importateurs de pays asiatiques. Le Gouvernement a pourtant mis à disposition tous les outils nécessaires aux acheteurs publics pour acheter responsable et ne plus faire du prix, le seul critère de la commande publique. En effet, il a été introduit en avril dans les cahiers des charges administratives générales une clause environnementale obligatoire depuis le 1^{er} octobre dernier. Il a, en outre, été ouvert la possibilité d'intégrer une clause sociale, activable de façon à protéger l'acheteur public, car le Gouvernement est conscient des contraintes des collectivités et de la nécessité de sécuriser l'acheteur en réduisant les risques de contentieux sur la passation des marchés publics. Le Gouvernement encourage les collectivités locales et les établissements publics à se saisir de ces dispositions. Très concrètement, s'agissant du secteur hospitalier, une circulaire du ministère des solidarités et de la santé va être envoyée aux établissements de santé et aux agences régionales de santé afin d'appliquer dans la durée ces principes dans le processus d'achat des masques de santé. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 de prolonger l'application du taux réduit de 5,5 % de TVA aux masques de protection pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2022. L'État a favorisé la mise en place d'une filière française des masques en un temps record. Il appartient désormais à chacun d'entre nous, acteurs publics et privés, de la faire vivre.

Marchés publics

Masques sanitaires à usage unique faits en France

39691. – 22 juin 2021. – Mme Caroline Janvier interroge Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie, sur l'éventualité de la mise en place d'une réglementation incitant ou contraignant les structures du service public (administrations publiques, Gouvernement, entreprises publiques...) à se fournir en masques sanitaires à usage unique produits par le biais d'une filière industrielle française. À l'heure où la planète entière sort peu à peu d'une crise sanitaire majeure, la pandémie a mis en lumière l'importance d'une autonomie stratégique afin de pouvoir répondre aux urgences sanitaires sans dépendre d'un pays tiers pour des biens de première nécessité tels que les masques de protection sanitaire. Il s'agit également d'une véritable filière économique essentielle à renforcer et à appuyer dans le cadre du soutien à l'économie et à l'industrie françaises. Valeur ajoutée en matière d'emplois, d'environnement et de rigueur quant au strict respect des normes, la filière française de production de masques sanitaires à usage unique pourrait de façon particulièrement pertinente devenir une priorité dans le cadre des appels d'offres. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Dès le début de la crise de la Covid-19, le Gouvernement a mobilisé l'ensemble des acteurs français pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques et stratégiques de notre pays. Comme tous les pays, la France a dû faire face à des tensions d'approvisionnement en équipement de protections sanitaires. La consommation hebdomadaire française de masques sanitaires est ainsi passée au plus fort de la crise de près de 4 millions de masques par semaine à 100 millions de masques. Le Gouvernement, sous l'impulsion du président de la République, a pris des actions immédiates pour répondre à ces besoins : accéder au plus grand nombre de masques le plus vite possible, et créer en parallèle une filière française de masques sanitaires afin d'assurer notre indépendance en matière d'approvisionnement. Avec ses quatre producteurs historiques de masques sanitaires — Kolmi Hopen, Macopharma, Valmy et Boyé —, la France produisait en mars 2020 3,5 millions de masques sanitaires par semaine et était l'un des seuls pays européens à en produire. Grâce à la mobilisation de ses acteurs historiques et d'une trentaine de nouveaux acteurs industriels, nous avons multiplié par trente nos capacités de production en l'espace de quelques mois. Le Gouvernement salue l'engagement exceptionnel de ces industriels, mais aussi des services de l'État pour leur rôle de coordination et de facilitateur. En outre, le Gouvernement a favorisé la production de masques en tissu à filtration garantie en lien avec le comité stratégique des filières mode et luxe, et des filières textiles et habillement, et les experts de l'ANSES afin de répondre aux besoins du grand public. Cela a permis d'orienter les masques sanitaires vers les personnels soignants et vers les activités pour lesquelles ces biens sont indispensables. Si la collaboration entre l'État et les producteurs français a permis de répondre à la demande grâce à une production française, la pérennité de cette filière est un enjeu qui nécessite la

mobilisation de tous. Le déconfinement et la campagne exceptionnelle de vaccination font diminuer les besoins des Français en masques. Il est donc nécessaire que les fabricants de masques adaptent leur activité à leur niveau de commandes et de contrats. L'enjeu aujourd'hui est de pérenniser la filière et de stabiliser son niveau de production. Cela passe non seulement par des achats publics, mais également des achats privés. L'État a pris ses responsabilités en reconstituant son stock stratégique grâce à la commande par santé publique France de plus d'un milliard de masques sanitaires à huit entreprises françaises. C'est rompre avec la pratique de gestion des stocks stratégiques de masques, qui avaient été réduits durant les deux mandats précédents, considérant que ce bien à faible valeur ajoutée était immédiatement disponible, facile d'accès et bon marché. C'était une erreur. Le Gouvernement a également commandé plus de 150 millions de masques non sanitaires utilisables une vingtaine de fois à des producteurs français répondant à un cahier des charges strict sur le respect des critères sociaux et environnementaux. L'État soutient et accompagne la filière des producteurs français de masques sanitaires. Il est étonnant que plusieurs collectivités continuent de passer leurs commandes à des importateurs de pays asiatiques. Le Gouvernement a pourtant mis à disposition tous les outils nécessaires aux acheteurs publics pour acheter responsable et ne plus faire du prix, le seul critère de la commande publique. En effet, il a été introduit en avril dans les cahiers des charges administratives générales une clause environnementale obligatoire depuis le 1^{er} octobre dernier. Il a en outre été ouvert la possibilité d'intégrer une clause sociale, activable de façon à protéger l'acheteur public, car le Gouvernement est conscient des contraintes des collectivités et de la nécessité de sécuriser l'acheteur en réduisant les risques de contentieux sur la passation des marchés publics. Le Gouvernement encourage les collectivités locales et les établissements publics à se saisir de ces dispositions. Très concrètement, s'agissant du secteur hospitalier, une circulaire du ministère des solidarités et de la santé va être envoyée aux établissements de santé et aux agences régionales de santé afin d'appliquer dans la durée ces principes dans le processus d'achat des masques de santé. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 de prolonger l'application du taux réduit de 5,5% de TVA aux masques de protection pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2022. L'État a favorisé la mise en place une filière française des masques en un temps record. Il appartient désormais à chacun d'entre nous, acteurs publics et privés, de la faire vivre.

Marchés publics

Privilégier les masques français à usage unique

39981. – 6 juillet 2021. – Mme Jacqueline Maquet attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie sur les producteurs de masques à usage unique. Dès le début de la crise sanitaire que l'on traverse, les producteurs français de masques à usage unique ont répondu à l'appel de l'État de garantir la fourniture de masques à la population. Ainsi, plus de 10 000 emplois ont été créés et pérennisés à ce dessein. Avec les efforts de la production française de masques, la France est aujourd'hui indépendante en la matière. Ces producteurs font désormais face à la production étrangère, très souvent moins chère mais de fait de qualité moindre. Des solutions existent pour pérenniser ces emplois et cette économie. Pour y parvenir, il conviendrait de recentrer les critères de sélection des appels d'offres en y intégrant la qualité, la sécurité d'approvisionnement et l'impact environnemental, de maintenir la T.V.A. à 5,5 % au-delà du 31 décembre 2021 et en redonnant une valeur à la production « made in France ». Elle souhaite connaître son avis et les mesures qui pourraient être envisager en ce sens.

Réponse. – Dès le début de la crise de la Covid-19, le Gouvernement a mobilisé l'ensemble des acteurs français pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques et stratégiques de notre pays. Comme tous les pays, la France a dû faire face à des tensions d'approvisionnement en équipement de protections sanitaires. La consommation hebdomadaire française de masques sanitaires est ainsi passée au plus fort de la crise de près de 4 millions de masques par semaine à 100 millions de masques. Le Gouvernement, sous l'impulsion du président de la République, a pris des actions immédiates pour répondre à ces besoins : accéder au plus grand nombre de masques le plus vite possible, et créer en parallèle une filière française de masques sanitaires afin d'assurer notre indépendance en matière d'approvisionnement. Avec ses quatre producteurs historiques de masques sanitaires — Kolmi Hopen, Macopharma, Valmy et Boyé —, la France produisait en mars 2020 3,5 millions de masques sanitaires par semaine et était l'un des seuls pays européens à en produire. Grâce la mobilisation de ses acteurs historiques et d'une trentaine de nouveaux acteurs industriels, nous avons multiplié par trente nos capacités de production en l'espace de quelques mois. Le Gouvernement salue l'engagement exceptionnel de ces industriels, mais aussi des services de l'État pour leur rôle de coordination et de facilitateur. En outre, le Gouvernement a favorisé la production de masques en tissu à filtration garantie en lien avec le comité stratégique des filières mode et luxe, et des filières textiles et habillement, et les experts de l'ANSES afin de répondre aux besoins du grand

public. Cela a permis d'orienter les masques sanitaires vers les personnels soignants et vers les activités pour lesquelles ces biens sont indispensables. Si la collaboration entre l'État et les producteurs français a permis de répondre à la demande grâce à une production française, la pérennité de cette filière est un enjeu qui nécessite la mobilisation de tous. Le déconfinement et la campagne exceptionnelle de vaccination font diminuer les besoins des Français en masques. Il est donc nécessaire que les fabricants de masques adaptent leur activité à leur niveau de commandes et de contrats. L'enjeu aujourd'hui est de pérenniser la filière et de stabiliser son niveau de production. Cela passe non seulement par des achats publics, mais également des achats privés. L'État a pris ses responsabilités en reconstituant son stock stratégique grâce à la commande par santé publique France de plus d'un milliard de masques sanitaires à huit entreprises françaises. C'est rompre avec la pratique de gestion des stocks stratégiques de masques, qui avaient été réduits durant les deux mandats précédents, considérant que ce bien à faible valeur ajoutée était immédiatement disponible, facile d'accès et bon marché. C'était une erreur. Le Gouvernement a également commandé plus de 150 millions de masques non sanitaires utilisables une vingtaine de fois à des producteurs français répondant à un cahier des charges strict sur le respect des critères sociaux et environnementaux. L'État soutient et accompagne la filière des producteurs français de masques sanitaires. Il est étonnant que plusieurs collectivités continuent de passer leurs commandes à des importateurs de pays asiatiques. Le Gouvernement a pourtant mis à disposition tous les outils nécessaires aux acheteurs publics pour acheter responsable et ne plus faire du prix, le seul critère de la commande publique. En effet, il a été introduit en avril dans les cahiers des charges administratives générales une clause environnementale obligatoire depuis le 1^{er} octobre dernier. Il a en outre été ouvert la possibilité d'intégrer une clause sociale, activable de façon à protéger l'acheteur public, car le Gouvernement est conscient des contraintes des collectivités et de la nécessité de sécuriser l'acheteur en réduisant les risques de contentieux sur la passation des marchés publics. Le Gouvernement encourage les collectivités locales et les établissements publics à se saisir de ces dispositions. Très concrètement, s'agissant du secteur hospitalier, une circulaire du ministère des solidarités et de la santé va être envoyée aux établissements de santé et aux agences régionales de santé afin d'appliquer dans la durée ces principes dans le processus d'achat des masques de santé. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 de prolonger l'application du taux réduit de 5,5% de TVA aux masques de protection pour une année supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2022. L'État a favorisé la mise en place une filière française des masques en un temps record. Il appartient désormais à chacun d'entre nous, acteurs publics et privés, de la faire vivre.

8852

Ministères et secrétariats d'État
Gouvernement - frais de représentation

40429. – 27 juillet 2021. – Mme Aude Bono-Vandorme interroge Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie, sur l'utilisation de sa dotation annuelle au titre des frais de représentation. Elle souhaiterait connaître, pour la période juillet 2020-juillet 2021, la ventilation de cette dotation selon la nature des dépenses : frais de restauration, cocktails, frais de réceptions, conférences de presse, accueils d'évènements, dépenses liées aux déplacements, achat de matériels, fleurs, abonnements aux médias, présents.

Réponse. – Les dépenses de représentation sont directement liées à l'exercice des fonctions ministérielles. Une dotation de frais de représentation est allouée à chaque membre du Gouvernement par le cabinet du Premier ministre. Son montant est, en année pleine, de 100 000 euros pour un secrétaire d'État, 120 000 euros pour un ministre placé auprès d'un ministre et 150 000 euros pour un ministre. Elle est prise en charge sous la responsabilité de chaque ministre dans le cadre de la réglementation budgétaire et comptable de l'État et fait l'objet d'une attention particulière des services ordonnateurs dans les différents ministères, comme du contrôleur budgétaire et comptable ministériel. Il n'existe pas de document établissant les détails d'utilisation de la dotation de frais de représentation et les fonctionnalités qu'offre le logiciel CHORUS ne permettent pas de les obtenir selon un traitement automatisé d'usage courant. Toutefois, le souci d'exemplarité du Gouvernement l'a conduit à mener au cours de l'année 2021 des travaux qui permettront à l'avenir aux ministères de mieux assurer la traçabilité de ces dépenses et de pouvoir en fournir la décomposition selon quatre axes : frais de réception, frais de restauration, cadeaux protocolaires, achats de fleurs.

*Industrie**Production française de masques sanitaires*

41397. – 28 septembre 2021. – M. Belkhir Belhaddad interroge Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie, sur la pérennité des filières françaises de production de masques sanitaires. La crise de la covid-19 a mis en exergue la nécessité de ne plus dépendre de l'étranger pour faire face à des situations d'urgence sanitaire. La difficulté d'approvisionnement en masques, lors du premier confinement, en a été l'illustration. Depuis des filières françaises ont vu le jour, soutenues par le Gouvernement, dans le but de garantir l'autonomie. Ces filières ont, par ailleurs, l'avantage d'être porteuses d'emplois, respectueuses de normes de qualité et de respect de l'environnement. Dans le contexte actuel où la reprise économique et la poursuite de sortie de crise sont des priorités, il l'interroge sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour la pérennisation de ces filières et l'incitation, voire l'obligation, pour les structures publiques, de se fournir auprès d'elles.

Réponse. – Dès le début de la crise de la Covid-19, le Gouvernement a mobilisé l'ensemble des acteurs français pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques et stratégiques de notre pays. Comme tous les pays, la France a dû faire face à des tensions d'approvisionnement en équipement de protections sanitaires. La consommation hebdomadaire française de masques sanitaires est ainsi passée au plus fort de la crise de près de 4 millions de masques par semaine à 100 millions de masques. Le Gouvernement, sous l'impulsion du président de la République, a pris des actions immédiates pour répondre à ces besoins : accéder au plus grand nombre de masques le plus vite possible, et créer en parallèle une filière française de masques sanitaires afin d'assurer notre indépendance en matière d'approvisionnement. Avec ses quatre producteurs historiques de masques sanitaires — Kolmi Hopen, Macopharma, Valmy et Boyé —, la France produisait en mars 2020 3,5 millions de masques sanitaires par semaine et était l'un des seuls pays européens à en produire. Grâce la mobilisation de ses acteurs historiques et d'une trentaine de nouveaux acteurs industriels, nous avons multiplié par trente nos capacités de production en l'espace de quelques mois. Le Gouvernement salue l'engagement exceptionnel de ces industriels, mais aussi des services de l'État pour leur rôle de coordination et de facilitateur. En outre, le Gouvernement a favorisé la production de masques en tissu à filtration garantie en lien avec le comité stratégique des filières mode et luxe, et des filières textiles et habillement, et les experts de l'ANSES afin de répondre aux besoins du grand public. Cela a permis d'orienter les masques sanitaires vers les personnels soignants et vers les activités pour lesquelles ces biens sont indispensables. Si la collaboration entre l'État et les producteurs français a permis de répondre à la demande grâce à une production française, la pérennité de cette filière est un enjeu qui nécessite la mobilisation de tous. Le déconfinement et la campagne exceptionnelle de vaccination font diminuer les besoins des Français en masques. Il est donc nécessaire que les fabricants de masques adaptent leur activité à leur niveau de commandes et de contrats. L'enjeu aujourd'hui est de pérenniser la filière et de stabiliser son niveau de production. Cela passe non seulement par des achats publics, mais également des achats privés. L'État a pris ses responsabilités en reconstituant son stock stratégique grâce à la commande par santé publique France de plus d'un milliard de masques sanitaires à huit entreprises françaises. C'est rompre avec la pratique de gestion des stocks stratégiques de masques, qui avaient été réduits durant les deux mandats précédents, considérant que ce bien à faible valeur ajoutée était immédiatement disponible, facile d'accès et bon marché. C'était une erreur. Le Gouvernement a également commandé plus de 150 millions de masques non sanitaires utilisables une vingtaine de fois à des producteurs français répondant à un cahier des charges strict sur le respect des critères sociaux et environnementaux. L'État soutient et accompagne la filière des producteurs français de masques sanitaires. Il est étonnant que plusieurs collectivités continuent de passer leurs commandes à des importateurs de pays asiatiques. Le Gouvernement a pourtant mis à disposition tous les outils nécessaires aux acheteurs publics pour acheter responsable et ne plus faire du prix, le seul critère de la commande publique. En effet, il a été introduit en avril dans les cahiers des charges administratives générales une clause environnementale obligatoire depuis le 1^{er} octobre dernier. Il a en outre été ouvert la possibilité d'intégrer une clause sociale, activable de façon à protéger l'acheteur public, car le Gouvernement est conscient des contraintes des collectivités et de la nécessité de sécuriser l'acheteur en réduisant les risques de contentieux sur la passation des marchés publics. Le Gouvernement encourage les collectivités locales et les établissements publics à se saisir de ces dispositions. Très concrètement, s'agissant du secteur hospitalier, une circulaire du ministère des solidarités et de la santé va être envoyée aux établissements de santé et aux agences régionales de santé afin d'appliquer dans la durée ces principes dans le processus d'achat des masques de santé. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 de prolonger l'application du taux réduit de 5,5% de TVA aux masques de protection pour une année

supplémentaire, soit jusqu'au 31 décembre 2022. L'État a favorisé la mise en place d'une filière française des masques en un temps record. Il appartient désormais à chacun d'entre nous, acteurs publics et privés, de la faire vivre.

JUSTICE

Lieux de privation de liberté

Situation personnels pénitentiaires

26540. – 11 février 2020. – **Mme Émilie Bonnivard** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur les conditions d'exercice et de sécurité du personnel pénitentiaire ainsi que les conditions de vie des détenus. La profession de surveillant pénitentiaire est un métier difficile, toujours sur le fil, entre la nécessité d'assurer le maintien de la sécurité et de l'ordre (absence d'émeute, de désordre, d'évasion, de trafic, etc.), de faire respecter les règles de vie au sein du centre et d'assurer la surveillance des détenus comprenant tout un volet relationnel et humain impliquant de répondre aux besoins et attentes de ces derniers, tout en les protégeant parfois d'eux-mêmes (suicides). L'évolution de la population carcérale ne s'est pas accompagnée d'une évolution de la reconnaissance des missions des surveillants. En effet, aux populations difficiles telles que les individus présentant des troubles mentaux ou ceux reconnus dangereux, se sont ajoutés les individus radicalisés dont la gestion est tout à fait particulière. Ces évolutions impliquent une nécessaire habilitation des surveillants titulaires comme officiers de police judiciaire (OPJ). En effet, les surveillants sont de fait dépositaires de l'autorité publique au sein de la prison. Ils doivent en outre pouvoir contrôler ce qui, de l'extérieur, peut contrevenir à l'ordre et à la sécurité au sein de la prison. Cette habilitation leur permettrait de constater les délits, de dresser les procès-verbaux, de recueillir des déclarations pour identifier les auteurs d'infractions... Mais de manière prioritaire, ils doivent pouvoir être en capacité d'effectuer des fouilles sur les personnes. La tragédie de l'attaque au couteau de la prison d'Alençon a simplement mis au jour cette lacune dans leurs habilitations, qu'il convient désormais de corriger de manière prioritaire et urgente. La création d'unités de vie familiale (UVF), de droits effectifs plus importants pour les détenus ainsi que la mutation du profil de ces derniers, doivent nécessairement s'accompagner de possibilités d'action et de protection des surveillants supplémentaires. Le métier de surveillant n'est pas un métier comme les autres. Il est exposé à la violence, à la tension et au risque permanent. Les impacts sur la santé psychique et physique, et sur la vie de famille, sont loin d'être neutres. À ce titre, la pratique d'heures supplémentaires excessives et systématiques pour assurer la surveillance n'est à son sens pas souhaitable. Mme la députée souhaite que Mme la garde des sceaux puisse lui indiquer si elle compte mettre en place prochainement l'habilitation d'OPJ pour les surveillants, permettant des fouilles des visiteurs et des détenus à l'occasion de leur passage au parloir ou dans les UVF. De même, elle lui demande si elle entend étendre la mise en place de portiques à ondes millimétriques, seuls en capacité d'identifier un certain nombre d'armes ou d'objets potentiellement dangereux, non métalliques, portiques présents dans les aéroports mais pas dans les prisons. Enfin, le manque d'effectifs aboutit à la réalisation d'heures supplémentaires particulièrement conséquentes, dans des conditions d'exercice difficiles, ce qui contrevient à un exercice équilibré du métier (impact psychologique et physique lourd, fatigue) et fait peser un risque pour la sécurité de chacun. Le métier de surveillant de prison, et plus généralement tout le travail du personnel pénitentiaire, est vital pour la société. Il est mal connu et insuffisamment reconnu. Elle lui demande si elle compte mettre en œuvre un programme visant à rendre ces métiers plus attractifs.

Réponse. – L'amélioration des conditions de travail des agents de l'administration pénitentiaire, en particulier s'agissant de la sécurité dans les établissements pénitentiaires, constitue une priorité absolue du garde des Sceaux, ministre de la Justice. Le Gouvernement a ainsi alloué un budget important à la sécurisation des établissements pénitentiaires avec 70 M € en 2021, soit une hausse de 9 % par rapport à 2020. Pour 2022, ce sont 100 M€ supplémentaires qui viendront compléter les financements à travers un grand plan d'investissement pénitentiaire. L'hypothèse de l'habilitation comme officier de police judiciaire (OPJ) des personnels pénitentiaires avait déjà fait l'objet d'un débat devant l'Assemblée Nationale lors de l'examen de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice. Cette proposition avait été rejetée notamment en raison de l'incompatibilité de certaines missions et du lien hiérarchique imposé par cette habilitation. Par ailleurs, d'autres leviers avaient été privilégiés pour accroître les possibilités d'intervention des personnels pénitentiaires en cas d'atteinte à la sécurité de l'établissement. Ainsi, la loi du 23 mars a étendu le pouvoir des équipes de sécurité pénitentiaire. Elles peuvent désormais procéder au contrôle des personnes à l'égard desquelles il existe une ou plusieurs raisons sérieuses de penser qu'elles se préparent à commettre une infraction portant atteinte à la sécurité de l'établissement pénitentiaire, à l'ensemble du domaine affecté à l'établissement pénitentiaire ou à ses abords

immédiats. Dans l'hypothèse où la personne refuse de se soumettre au contrôle ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, les personnels de surveillance de l'administration pénitentiaire peuvent la retenir, en utilisant le cas échéant la force strictement nécessaire, afin d'en rendre compte à un officier de police judiciaire qui peut ordonner que la personne lui soit présentée sur le champ ou qu'elle soit retenue jusqu'à son arrivée. De la même manière, l'introduction d'objets illicites en détention constitue une menace importante, susceptible de porter atteinte à la sécurité des agents et des personnes détenues, ainsi qu'au bon ordre des établissements pénitentiaires. C'est pourquoi, la réglementation des fouilles réalisées en établissement pénitentiaire a été adaptée aux nouveaux enjeux de sécurité par la loi du 23 mars 2019. Tout en maintenant les principes de nécessité, de proportionnalité et de subsidiarité des fouilles intégrales, ainsi que celui de la prohibition de leur systématisme en toutes circonstances, elle modifie l'article 57 de la loi pénitentiaire n° 2009-1436 du 24 novembre 2009 en élargissant le périmètre des fouilles intégrales, comme détaillé par la circulaire d'application du 15 juillet 2020. En premier lieu, les chefs d'établissement peuvent décider de la fouille intégrale systématique d'une personne détenue à son arrivée ou lors d'un retour à l'établissement, dès lors qu'elle n'est pas restée sous la surveillance constante de l'administration pénitentiaire ou des forces de police ou de gendarmerie. En second lieu, ils peuvent prendre une décision individuelle de fouille intégrale si elle est justifiée par la présomption d'une infraction ou par les risques que le comportement de la personne détenue fait courir à la sécurité des personnes et au maintien du bon ordre dans l'établissement. En troisième lieu, ils peuvent ordonner des fouilles non individualisées dans des lieux et pour une période déterminée, indépendamment de la personnalité des personnes détenues, lorsqu'il existe des raisons sérieuses de soupçonner l'introduction au sein de l'établissement pénitentiaire d'objets ou de substances interdits, ou constituant une menace pour la sécurité des personnes ou des biens. S'agissant des fouilles par palpation, elles ne nécessitent aucun formalisme particulier et peuvent être mises en œuvre en toutes circonstances, tout comme l'utilisation du matériel électronique de détection. Concernant les personnes extérieures à l'établissement, elles doivent se soumettre aux mesures de contrôle par les moyens de détection électronique. En cas de doute spécifique, elles peuvent également être soumises à des palpations de sécurité. L'article 12-1 de la loi du 24 novembre 2009 prévoit ainsi que les personnes autres que les personnes détenues, à l'égard desquelles existent une ou plusieurs raisons sérieuses de penser qu'elles se préparent à commettre une infraction portant atteinte à la sécurité de l'établissement pénitentiaire, peuvent faire l'objet d'une fouille par palpation, avec leur consentement. En cas de doute persistant, l'accès à l'établissement est refusé. Afin de compléter ces dispositifs de sécurité active contre l'introduction d'objets illicites, des portiques à ondes millimétriques (POM) ont été installés au sein des établissements pénitentiaires dès 2011. Il en existe actuellement dans dix maisons centrales et quartiers maison centrale ainsi qu'au centre pénitentiaire de Fresnes. La technologie proposée par ces portiques permet de visualiser à l'écran la présence d'objets métalliques, plastiques, liquides et en papier, y compris lorsqu'ils sont dissimulés entre les vêtements et la peau de la personne. Néanmoins, compte tenu du coût de ces équipements, de leur relative fragilité et des contraintes liées à leur utilisation, il n'est pas prévu d'en installer de nouveaux mais de rechercher des dispositifs alternatifs innovants, permettant de satisfaire de manière plus efficiente les besoins des établissements pénitentiaires en matière de sécurité. Une réflexion est menée autour de technologies portatives ou mobiles permettant une plus grande flexibilité dans les missions des personnels au quotidien. Une expérimentation devrait ainsi débuter dans les prochains mois au centre pénitentiaire de Condé sur Sarthe. Enfin, la sécurité des établissements pénitentiaires repose en grande partie sur leur taux de couverture, à savoir l'occupation effective des postes. De ce fait, le renforcement de l'attractivité du métier de surveillant pénitentiaire constitue à ce titre un élément central pour y contribuer. L'administration pénitentiaire a mis en œuvre plusieurs revalorisations indemnitaires depuis 2018. L'indemnité pour charges pénitentiaires (ICP) des surveillants pénitentiaires a augmenté de 40 % au 1^{er} janvier 2018 pour être portée à 1 400 €, l'indemnité dimanches et jours fériés a augmenté de 10 € au 1^{er} mars 2018 et la prime de sujétions spéciales (PSS) augmentera de 2,5 points (soit 28,5 % à terme) pour l'ensemble des personnels de surveillance d'ici à 2022. Par ailleurs, une revalorisation de l'ICP a été inscrite en loi de finances initiale pour 2021, pour un coût de 5,3 M€, ciblée sur les fonctions au premier niveau de la prise en charge des personnes détenues, sans encadrement. Le projet de loi de finances pour 2022 intègre une deuxième enveloppe de 4,5 M€, avant une dernière étape en 2023. En outre, une prime de fidélisation a été créée au bénéfice des agents en fonction dans certains établissements moins attractifs. Les agents qui, à l'issue de leur réussite à un concours national à affectation locale, choisissent une affectation pour au moins six ans sur ces établissements peuvent bénéficier d'une prime de 8 000 € versée en trois fois, dont 4 000 € dès la prise de fonctions. Le premier concours local a été organisé en 2020 sur les ressorts des directions interrégionales de Lyon, Marseille et Rennes, un quatrième concours ayant ouvert fin 2020 sur le ressort de la direction interrégionale de Paris. En 2021, deux concours à affectation locale ont été organisés sur le ressort de la direction interrégionale de Paris et un troisième pour la Nouvelle-Calédonie. Concernant le recrutement, les délais de sélection ont été raccourcis et une diversification des voies de recrutement a été engagée. La loi de programmation et de réforme pour la Justice a

également prévu un plan de comblement de vacances de 1 100 emplois de surveillants pénitentiaires sur la période 2018-2022 dans les établissements pénitentiaires. L'administration pénitentiaire a également amélioré les perspectives de carrière des surveillants. La réforme de la chaîne de commandement, entrée en vigueur le 12 octobre 2019, répond à cette logique en renforçant les niveaux d'encadrement intermédiaire en détention. Elle s'accompagne d'une réflexion approfondie sur l'évolution du métier de surveillant (socle commun de formation, charte du surveillant-acteur signée le 19 avril 2021...).

Fonctionnaires et agents publics

Sort des conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation

26723. – 18 février 2020. – M. Michel Larive attire l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur le sort des conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation (CPIP). Les CPIP sont des fonctionnaires de catégorie A appartenant aux services déconcentrés à l'échelle départementale de l'administration pénitentiaire française. Le ministère de la justice a récemment célébré leurs vingt années d'existence. Depuis le décret du 13 avril 1999 qui porte création des services pénitentiaires d'insertion et de probation (SPIP), ces agents du service public se dévouent quotidiennement à leur mission : la prévention de la récidive et la réinsertion des personnes condamnées. Cependant, la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique comporte des dispositions qui menacent concrètement la vie quotidienne et la situation sociale de ces fonctionnaires. La loi modifie les critères de mobilité et fait disparaître les commissions administratives paritaires (CAP) de mobilité et de promotion, instaurant ainsi un profilage des postes. Les demandes de mutation géographique des agents demandeurs ne seront plus qu'appréhendées au regard des critères objectifs du service public (ancienneté, situations familiales et sanitaires, etc.). Celles-ci seront désormais soumises aux évaluations de « performance » du secteur privé : compétence, mérite, affections précédentes, à travers un entretien de recrutement et l'examen du *curriculum vitae*. À cela vient s'ajouter pour les conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation une obligation de « mobilité » tous les dix ans. Dans sa circonscription en Ariège, un CPIP à Foix ou à Saint-Gaudens sera dans l'obligation de demander sa mutation sur des services qui se trouvent à plus d'une heure de route. Or cette profession est composée d'agents qui, pour la plupart d'entre eux, ont décidé de ne pas passer le concours de direction à cause de cette même « mobilité », parfois vécue comme une contrainte. En effet, leur corps est constitué en grande partie par des femmes, qui risquent de devoir choisir entre leur carrière professionnelle et leur vie personnelle. M. le député souhaite rappeler à M. le ministre la nécessité d'arrêter la course à la privatisation du service public et de préserver les grands principes fondateurs de la fonction publique, au premier rang desquels se trouve le principe d'équité de traitement entre fonctionnaires du même corps. Il lui demande quelles dispositions il compte mettre en place pour répondre à la situation de ces agents, qui doivent faire face de plus à des conditions de travail de plus en plus difficiles et à des moyens qui ne sont pas à la hauteur des missions qui leur sont confiées. Il espère enfin que l'objectif de solutionner les problématiques évoquées et de promouvoir une mobilité souhaitée et non contrainte saura dépasser les désaccords politiques qui peuvent s'exprimer. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – En application de la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique, des lignes directrices de gestion relatives à la mobilité de l'ensemble des agents du ministère de la Justice ont été adoptées en février 2020. Le Gouvernement demeure attentif aux modalités de leur mise en œuvre s'agissant de la filière insertion et probation, acteur essentiel de l'efficacité des peines prononcées. Ainsi, au terme des discussions avec les organisations professionnelles, les lignes directrices de gestion ne modifient pas les méthodes de recrutement pour les postes profilés de conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation (CPIP) qui demeurent « soumis à un entretien préalable ». Elles ouvrent, en revanche, la possibilité au service recruteur d'organiser des entretiens pour les postes non profilés et de proposer un classement à leur issue. Les lignes directrices de gestion prévoient ainsi que les postes de CPIP non profilés « peuvent comporter un entretien préalable », sans qu'il ne soit obligatoire à ce stade. Le dispositif antérieur consistant à sélectionner les candidats sur dossier est donc principalement maintenu concernant les postes non profilés qui constituent la majorité de ceux proposés à la mobilité. Le retour d'expérience relatif à la mobilité des CPIP au titre de l'année 2020, première année de mise en œuvre de ces lignes directrices de gestion, fait état d'un bilan positif. Tout au long du processus, le service des ressources humaines de l'administration pénitentiaire a exercé un contrôle et une régulation sur les entretiens réalisés et a veillé à l'égalité de traitement. Ces règles d'organisation de la mobilité, toujours en vigueur, sont actuellement discutées sur la base notamment du retour d'expérience sur le dispositif transitoire mis en œuvre en 2020 et 2021 dans le but de le perfectionner et de le pérenniser. Enfin, les organisations syndicales demeurent associées à l'examen des campagnes de mobilité par le biais de nouvelles modalités. Si la commission administrative paritaire n'est plus compétente en matière de mobilité, hormis en cas de recours, en vertu de la loi

de transformation de la fonction publique susmentionnée, les représentants des personnels conservent la possibilité de saisir le service des ressources humaines de la direction de l'administration pénitentiaire pour évoquer certaines situations particulières.

Justice

Améliorer la réponse pénale aux violences urbaines commises par les mineurs

39562. – 15 juin 2021. – M. André Villiers interroge M. le garde des sceaux, ministre de la justice sur l'amélioration de la réponse pénale apportée aux violences urbaines commises par certains mineurs. Dans la nuit du samedi 5 au dimanche 6 juin 2021, une trentaine de jeunes émeutiers pour la plupart mineurs ont allumé des feux et saccagé des commerces dans le quartier des Chaillots, à Sens, dans le département de l'Yonne. D'après les témoignages de riverains, ces jeunes - masqués, gantés et largement armés - étaient là pour en « découdre » avec les policiers. De plus en plus de violences urbaines « gratuites » sont commises par des adolescents - le plus souvent en groupe - qui manifestent peu - voire pas - de sentiment de culpabilité et, mus par une forme de nihilisme récusant toute contrainte sociale, veulent frapper et détruire. Ces violences s'ajoutent aux rodéos urbains et aux refus d'obtempérer quotidiens qui sont aussi un défi lancé à l'autorité républicaine et aux forces de l'ordre, en plus de mettre en danger la population. Désinhibés, les jeunes narguent la police. Les réseaux sociaux jouent un rôle important dans le déclenchement de la spirale de ces différentes remises en cause de l'autorité et, parfois, des violences. Nous savons pourtant depuis le philosophe italien du XVIII^e siècle, fondateur du droit pénal moderne, Cesare Beccaria, que « l'important dans une peine, ce n'est pas sa sévérité mais sa certitude ». La justice doit en effet matérialiser au plus tôt un obstacle pour faire comprendre la gravité des actes et l'existence de la loi. Il lui demande quelles actions le Gouvernement compte prendre, et suivant quel calendrier, au-delà de la réforme de la justice pénale des mineurs, pour délivrer la réponse pénale avec plus de certitude et de rapidité de sorte de lutter enfin efficacement contre ces violences urbaines commises par certains mineurs.

Réponse. – La délinquance affectant les zones urbaines, notamment les violences urbaines commises par des jeunes, souvent mineurs, mais également les rodéos urbains, constituent une préoccupation majeure du ministère de la justice. La circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020 appelait l'attention des parquets généraux et parquets sur la délinquance du quotidien, ainsi que sur la nécessité de lutter contre les violences, les trafics de stupéfiants et les rodéos urbains qui altèrent la qualité de vie dans les quartiers. En outre, la circulaire du 18 juin 2021 relative à l'amélioration de la lutte contre les rodéos urbains par la prise en charge par les collectivités du gardiennage des véhicules utilisés pour la commission de ces faits, invite les parquets à privilégier le défèrement en la matière, et pour les faits les plus graves une orientation en comparution immédiate. Si les condamnations pour ce type de faits n'ont cessé de croître depuis l'adoption de la loi du 3 août 2018 pour atteindre 956 condamnations en 2020 contre 658 en 2019, les parquets ont été encouragés à renforcer leurs actions en déployant une politique de saisie systématique, en vue de leur confiscation, des véhicules ayant servi à la commission des faits. Afin de garantir la mise en œuvre de cette politique, les parquets ont été invités à conclure des protocoles avec les collectivités locales disposant de fourrières, en vue de prendre en charge à titre gracieux les véhicules ainsi saisis. Pleinement conscient des répercussions délétères de ces faits sur la qualité de vie des habitants de ces quartiers, le ministère de la justice est mobilisé pour renforcer la lutte contre ces actes de délinquance et les violences urbaines dirigées notamment contre les forces de sécurité intérieure. Par dépêche en date du 4 novembre 2020, et par circulaire du 27 mai 2021, les parquets généraux et parquets se sont vus rappeler la nécessité de mettre en œuvre une politique pénale empreinte de volontarisme, de célérité et de fermeté vis-à-vis des atteintes portées aux forces de l'ordre. Ces faits qui portent atteinte à l'autorité de l'état doivent faire l'objet d'une réponse systématique, privilégiant, pour les faits les plus graves ou commis par des mis en cause réitérants ou en récidive, la comparution immédiate. Enfin, le code de la justice pénale des mineurs, entré en vigueur le 30 septembre 2021, enserme le jugement des mineurs sur la culpabilité dans un délai compris en principe entre 10 jours et 3 mois, à compter de la délivrance de la convocation. A la suite de cette déclaration de culpabilité, une période de mise à l'épreuve éducative s'ouvre pour une durée de 6 à 9 mois. A l'issue de cette période, l'audience sur la sanction intervient. Dès lors, le code de la justice pénale des mineurs contribue à la certitude de la réponse pénale puisque les mineurs déclarés coupables font par principe l'objet d'un suivi éducatif dans le cadre de la mise à l'épreuve éducative, avant qu'une sanction ne soit prononcée à leur encontre. Dès l'audience sur la culpabilité la date de cette audience sur la sanction est fixée, si bien que les mineurs sont en capacité de se projeter à cette échéance. La déclaration de culpabilité et la sanction interviennent par conséquent dans un temps resserré, adapté à la perception des mineurs.

MÉMOIRE ET ANCIENS COMBATTANTS

*Anciens combattants et victimes de guerre**Demi-part de quotient familial pour les veuves d'anciens combattants*

41914. – 19 octobre 2021. – Mme Danielle Brulebois* appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics, sur la situation fiscale des veuves d'anciens combattants et sur les conditions d'attribution de la demi-part supplémentaire de quotient familial. Les titulaires de la carte du combattant ou d'une pension servie en vertu des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité âgés de plus de 74 ans bénéficient d'une demi-part fiscale supplémentaire. Cette demi-part fiscale bénéficie aussi à la veuve d'un ancien combattant, à condition qu'elle soit âgée de 74 ans et que son conjoint décédé ait bénéficié, au moins au titre d'une année d'imposition, de la demi-part supplémentaire. Il existe donc une injustice entre les veuves dont l'époux est décédé avant d'avoir pu bénéficier au moins une fois de la demi-part supplémentaire pour le calcul de l'impôt sur les revenus de l'année de son 74^e anniversaire et celles dont l'époux a bénéficié de cette demi-part au moins une fois avant son décès. Seules ces dernières peuvent bénéficier de la demi-part en qualité de veuve ou veuf d'ancien combattant. Cet état de fait discrimine la reconnaissance de l'État envers l'ancien combattant décédé avant 75 ans, puisqu'il ne reconnaît pas équitablement la qualité de ressortissant de son conjoint. Les conséquences financières sont graves et discriminatoires pour les veuves d'anciens combattants décédés avant l'âge du bénéfice de cet avantage fiscal. Les personnes concernées vivent cette situation comme une injustice. Aussi, elle lui demande quelles mesures sont envisagées pour mettre fin à cette discrimination basée sur l'âge du décès de l'ancien combattant. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Anciens combattants et victimes de guerre**Demi-part fiscale de réversion aux veuves d'anciens combattants*

42231. – 2 novembre 2021. – M. Brahim Hammouche* attire l'attention de Mme la ministre des armées sur les conditions ouvrant l'attribution d'une demi-part fiscale supplémentaire aux titulaires de la carte du combattant, âgés de plus de 74 ans, ainsi qu'à leurs veuves, elles-mêmes âgées de plus de 74 ans, selon l'article 4 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 pour 2016, modifiant l'article 195 du code général des impôts (CGI). Par principe, le conjoint survivant bénéficie en effet de cette demi-part fiscale dès lors que l'ancien combattant en a lui-même bénéficié. Comme il s'y était engagé, le ministère des armées a inscrit la question relative à l'attribution de la demi-part fiscale parmi les sujets qui ont été étudiés dans le cadre de la concertation engagée depuis 2017 avec des associations représentatives du monde combattant. Des mesures complémentaires ont d'ores et déjà été actées lors de la récente modification de l'article 195 du CGI précité, comme celle permettant par exemple que les veuves d'anciens combattants puissent bénéficier de l'attribution de cette demi-part, à compter de leurs 74 ans, même si l'ancien combattant est mort entre 65 et 74 ans. Cependant, de nombreuses associations demandent aujourd'hui à ce que les veuves d'anciens combattants puissent en bénéficier, sans restriction d'âge, au regard de la détresse financière actuelle dans laquelle se trouvent un bon nombre d'entre elles. Aussi, il lui demande si une modification de la législation est envisagée dans ce sens, ce qui représenterait une avancée considérable et fort appréciée par les associations du monde combattant, qui assimileraient ce geste à une forme supplémentaire de reconnaissance de la Nation pour les services rendus à la France par les anciens combattants. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Anciens combattants et victimes de guerre**Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants.*

42507. – 16 novembre 2021. – M. Julien Dive* attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants, sur l'attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants. Depuis le 1^{er} janvier 2021, une disposition permet d'attribuer la demi-part fiscale pour les personnes dont le mari ancien combattant est décédé entre 65 ans et 74 ans. Cette avancée avait été saluée par les associations d'anciens combattants et plus particulièrement par les veuves d'anciens combattants. Cependant, contrairement à ce qui a été communiqué, la différence de traitement entre les conjointes survivantes due à l'âge de l'ancien combattant à son décès n'a pas disparu. Tel est le cas des titulaires de la carte du combattant qui sont décédés avant 65 ans et dont les épouses, veuves d'anciens combattants, demeurent encore exclues de l'éligibilité à la demi-part fiscale. Cette exclusion à cause de la limite d'âge de 65 ans est injuste, notamment pour

ces veuves dont les fins de mois sont difficiles, notamment dans la conjoncture actuelle. En conséquent, il lui demande si elle envisage d'attribuer la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants dès lors que ces derniers ont été titulaires d'une carte du combattant, en supprimant définitivement la prise en compte de la limite d'âge de 65 ans.

Réponse. – L'article 4 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, modifiant l'article 195 du code général des impôts (CGI), prévoit que le quotient familial des personnes âgées de plus de 74 ans et titulaires de la carte du combattant ou d'une pension servie, en vertu des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, est majoré d'une demi-part supplémentaire. En cas de décès de l'ouvrant droit, cette disposition est applicable au conjoint survivant âgé de plus de 74 ans. Par principe, le conjoint survivant bénéficie de la demi-part fiscale dès lors que l'ancien combattant en a lui-même bénéficié. En effet, il s'agit d'une forme de reconnaissance de la Nation pour les services que ce dernier a rendus. C'est un principe fondamental qui justifie l'existence de cette demi-part. La modification du dispositif prévu par l'article 195 du CGI précité faisait partie des revendications portées depuis de nombreuses années par les associations d'anciens combattants. Ainsi, comme il s'y était engagé, le ministère des armées a inscrit la question relative à l'attribution de la demi-part fiscale parmi les sujets qui ont été étudiés dans le cadre de la concertation engagée, depuis 2017, avec les associations représentatives du monde combattant. L'extension des conditions d'attribution de la demi-part fiscale aux anciens combattants, et par conséquent, à leurs veuves, a été inscrite à l'article 158 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 qui prévoit la modification de l'article 195 du CGI précité. Ainsi depuis le 1^{er} janvier dernier, les veuves d'anciens combattants peuvent bénéficier de l'attribution de la demi-part fiscale, à compter de leurs 74 ans, même si l'ancien combattant est mort entre 65 ans et 74 ans, dans la mesure où ce dernier a perçu la retraite du combattant. Cette mesure constitue une avancée très favorable pour le monde combattant. Dès lors, le Gouvernement n'envisage pas une nouvelle extension de ce dispositif aux conjoints survivants d'anciens combattants décédés avant 65 ans.

OUTRE-MER

8859

Outre-mer

L'audiovisuel à La Réunion et son manque de contenu

40578. – 3 août 2021. – M. Jean-Hugues Ratenon interroge M. le ministre des outre-mer sur l'audiovisuel présent et mis à disposition sur l'île de La Réunion. Il prend acte du soutien aux 22 projets audiovisuels et cinématographiques traitant de la diversité et la richesse des territoires ultramarins, mais s'interroge. Malgré tout, sur l'offre de la TNT présente sur l'île, elle ne présente pas les mêmes spécificités qu'en France métropolitaine. En effet, la population réunionnaise ne bénéficie que de 10 chaînes gratuites, *a contrario* de 20 chaînes minimum en métropole. Elle est donc privée de grandes chaînes françaises qualitatives. Il lui demande s'il va prendre en compte ces privations audiovisuelles et le sollicite pour qu'il n'y ait pas d'inégalités entre Français ultra-marins et métropolitains.

Réponse. – A la Réunion et plus généralement dans les territoires d'outre-mer, les chaînes nationales publiques et les différentes chaînes locales privées composent le multiplex TNT ROM 1, dont les capacités sont actuellement saturées. Ainsi, la diffusion de toute nouvelle chaîne nécessiterait le lancement d'un second multiplex. Ce projet se heurte, pour l'instant, à la réticence des chaînes nationales privées qui invoquent le coût élevé de déploiement et d'exploitation de ce multiplex. Cette charge serait difficilement compensée, selon elles, en raison de l'étroitesse du marché publicitaire ultramarin. Cependant, ces chaînes privées diffusées sur le réseau hexagonal de la TNT assurent leur présence en Outre-mer par la conclusion d'accords commerciaux de distribution de leurs programmes avec des distributeurs de services par voie satellitaire, dont le taux de pénétration est important dans chacun de ces territoires. De même, elles ont signé des accords avec les chaînes locales ultramarines qui diffusent une partie de leur programme, ce qui est le cas d'Antenne Réunion. Dès lors, rendre la TNT outre-mer parfaitement identique à la TNT de l'hexagone pourrait menacer ces accords et, l'existence même de certaines de ces télévisions ultramarines. Elles sont d'ailleurs plus que réservées quant à cette opportunité. Il existe également la possibilité de visionner, en Outre-mer, l'intégralité des chaînes de la TNT sans abonnement à un service satellitaire, via une box internet ou des applications gratuites disponibles via le téléphone mobile, une tablette ou une télévision connectée.

PERSONNES HANDICAPÉES

*Professions et activités sociales**Crise du secteur medico-social, accompagnement des personnes handicapées*

42466. – 9 novembre 2021. – **Mme Marie-Christine Dalloz*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conséquences du Ségur de la santé pour le secteur du handicap. Le 13 juillet 2020, à l'issue des discussions, les fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des Ehpad ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 183 euros. Le 11 février 2021, cette revalorisation salariale a été étendue aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social. Cependant, les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif étaient toujours exclus de toute augmentation salariale malgré leur engagement quotidien auprès des plus vulnérables. Cette situation est fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et leurs familles : dans tous les territoires, toutes les structures associatives sont confrontées à ce problème et peinent donc à recruter des professionnels qualifiés, à tel point que certaines ne peuvent plus assurer les actes quotidiens les plus essentiels de la vie : toilette ou aide aux repas. Les familles doivent alors prendre le relai. Les mesures contenues dans le PLFSS pour 2022 ne sont pas à la hauteur des enjeux. En effet, l'article 29 vise les personnels soignants et non soignants d'établissements et services pour personnes âgées et en situation de handicap, mais seulement si la structure est financée par la sécurité sociale. Les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le département sont donc exclus de la mesure. Elle lui demande donc quels engagements il compte prendre afin de mettre un terme à cette situation qui porte préjudice aux professionnels de l'accompagnement et fait des personnes en situation de handicap et leurs familles les victimes collatérales d'une politique qui les ignore. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Professions et activités sociales**Les conséquences du Ségur de la santé pour le secteur du handicap*

42467. – 9 novembre 2021. – **M. Christophe Naegelen*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conséquences du Ségur de la santé pour le secteur du handicap. Le 13 juillet 2020, à l'issue du Ségur de la santé, les fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des Ehpad ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 183 euros. Ceux du secteur privé ont obtenu une hausse salariale de 160 euros. Le 11 février 2021, cette revalorisation salariale a été étendue aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social. Malgré leur engagement quotidien auprès des plus vulnérables, les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif sont toujours exclus de toute augmentation salariale. Cette situation est fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et leurs familles. En effet, les associations du réseau Unapei, première fédération française d'associations de représentations et de défense des intérêts des personnes handicapées mentales et leurs familles, sont confrontées à ce problème et peinent à recruter des professionnels qualifiés. Le manque de main-d'œuvre se trouve dans tous les domaines et la crise sanitaire a montré l'importance du personnel soignant et non soignant, notamment auprès des plus vulnérables. Dans les Vosges, les associations manquent de professionnels. De ce fait, elles n'arrivent plus à assurer les actes du quotidien comme la toilette ou l'aide aux repas, contraignant les familles à devoir prendre le relais. Le PLFSS 2022 inclut une revalorisation salariale pour les personnels soignants et non soignants d'établissements et services pour personnes âgées et en situation de handicap, mais seulement si la structure est financée par la sécurité sociale. Les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le département sont encore exclus de la mesure alors qu'ils contribuent, eux aussi, à la prise en charge des personnes handicapées et les accompagnent pour qu'ils puissent vivre dignement. Il lui demande donc comment il compte résoudre cette situation qui porte préjudice aux personnes handicapées et à leurs familles. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Professions et activités sociales**Ségur de la santé - secteur du handicap*

42472. – 9 novembre 2021. – **Mme Danielle Brulebois*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les insuffisances du Ségur de la santé pour le secteur du handicap. Le 13 juillet 2020, à l'issue du Ségur de la santé, les fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des EHPAD ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 183 euros. Le 11 février 2021, cette revalorisation salariale a été étendue aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social, suite aux négociations menées par Michel Laforcade. Cependant certains personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif sont

toujours exclus de cette augmentation salariale malgré leur engagement quotidien auprès des plus vulnérables. Cette situation est fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et leurs familles : dans tous les territoires, les associations sont confrontées à un problème de recrutement de professionnels qualifiés. Dans certains départements, le manque de personnel dans les associations ne permet plus d'assurer les actes les plus quotidiens et essentiels à la vie : toilettes ou aide aux repas. Les mesures contenues dans le projet de loi de financement de sécurité sociale revalorisent les salaires des personnels soignants, non soignants d'établissements, services pour personnes âgées et en situation de handicap, mais uniquement si la structure est financée par la sécurité sociale. Les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le département sont, par exemple, exclus de la mesure. Elle lui demande donc quels engagements il compte prendre afin de mettre un terme à cette situation délétère qui porte préjudice aux professionnels de l'accompagnement des personnes en situation de handicap et quelles démarches et négociations sont entreprises avec les conseils départementaux. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Professions et activités sociales

Situation des établissements médico-sociaux non lucratifs

42473. – 9 novembre 2021. – M. Vincent Rolland* interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur la situation des établissements et services pour personnes âgées et en situation de handicap. Consécutivement au Ségur de la santé, un certain nombre de professions ont bénéficié d'augmentations de salaires. Néanmoins, les établissements privés non lucratifs ne sont pas concernés et les associations s'alarment de voir des professionnels quitter le secteur du handicap. En Savoie, ce sont maintenant plusieurs dizaines de postes qui demeurent vacants. Par ailleurs, l'article 29 du projet de loi de financement de la sécurité sociale concerne les personnels soignants et non soignants des établissements, mais seulement si la structure est financée par la sécurité sociale. Les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le département sont, par exemple, exclus de la mesure. C'est pourquoi les associations représentatives des structures non lucratives demandent aujourd'hui une application stricte des mesures d'augmentation et de revalorisation salariales du Ségur de la santé pour tous les professionnels médico-sociaux du handicap, sans inégalité de traitement, avec notamment la revalorisation nette mensuelle de 183 euros ainsi qu'une reconnaissance réelle de ces métiers et de leurs expertises. C'est pourquoi il souhaite connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement car l'engagement de ces professionnels doit enfin être reconnu au même titre que celui des autres acteurs du soin. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Institutions sociales et médico sociales

Extension de la prime Ségur aux associations médico-sociales

42552. – 16 novembre 2021. – M. Jean-Marie Sermier* interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur les conséquences du Ségur de la santé pour le secteur du handicap. Le 13 juillet 2020, à l'issue du Ségur de la santé, les fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des Ehpad ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 183 euros. Les personnels des établissements comparables dans le secteur privé ont obtenu une hausse salariale de 160 euros. Le 11 février 2021, cette revalorisation salariale a été étendue aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social, suite aux négociations menées par Michel Laforcade. Cependant, les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif étaient toujours exclus de toute augmentation salariale, malgré leur engagement quotidien auprès des plus vulnérables. Le Gouvernement a donc créé une iniquité en défaveur des salariés du secteur privé à but non lucratif, alors qu'il y avait déjà un écart entre leurs salaires et ceux proposés dans le secteur sanitaire ou libéral. Cette différence de traitement fait que certains professionnels qui exercent le même métier se voient traités de manière différente. Cette situation est fortement préjudiciable. Dans tous les territoires, les associations accompagnant des personnes handicapées peinent à recruter des professionnels qualifiés. Parfois, elles manquent tellement de professionnels qu'elles ne peuvent plus assurer les actes quotidiens et essentiels à la vie : toilette ou aide aux repas. Les familles ont dû prendre le relais parce que certaines associations ont été contraintes d'interrompre des services... Les mesures contenues dans le projet de loi de financement de sécurité sociale ont douché les espoirs d'une amélioration à court terme : en effet, l'article 29 du PLFSS vise les personnels soignants et non soignants d'établissements et services pour personnes âgées et en situation de handicap, mais seulement si la structure est financée par la sécurité sociale. *A contrario*, les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le conseil départemental sont, par exemple, exclus de la mesure. Il lui demande donc quels engagements il compte prendre afin de mettre un terme à cette situation inique qui porte préjudice aux professionnels de l'accompagnement et fait des personnes en situation de handicap et de leurs familles les victimes collatérales. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

*Institutions sociales et médico sociales**Revalorisation de tous les professionnels du soin et de l'accompagnement*

42554. – 16 novembre 2021. – **M. Jean-Paul Dufrière*** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur la demande des principales organisations d'employeurs et syndicales du secteur du handicap de revaloriser les salaires de tous les professionnels du soin et de l'accompagnement, sans exception. En mai 2021, M. le Premier ministre annonçait deux nouveaux accords sur les revalorisations salariales des personnels soignants exerçant dans les établissements sociaux et médico-sociaux publics ou privés non lucratifs financés pour tout ou partie par l'assurance maladie. Ces nouveaux accords concernent essentiellement les professionnels non médicaux des établissements et services pour personnes handicapées au sens du code de la santé publique mais aussi les aides médico-psychologiques, les accompagnants éducatifs et sociaux ou les auxiliaires de vie. Ils complètent ainsi les mesures de revalorisation salariale prises dans le cadre du Ségur de la santé et un premier accord qui révélaient plusieurs failles. Mais de nombreuses questions restent encore en suspens comme celle des autres salariés tels que les éducateurs ou les moniteurs éducateurs, celle du périmètre de ces accords qui excluent le handicap financé par les départements ou encore celle des moyens, notamment pour le privé. Pour les acteurs du secteur, le constat est sans appel : la mission Laforcade dont sont issus ces accords a certes apporté des avancées importantes mais le manque de cohérence dans les mesures prises contribue à une segmentation et à une iniquité dans un secteur déjà en tension. Il lui demande quelles dispositions le Gouvernement compte prendre afin d'assurer l'équité de traitement entre tous les professionnels, sans exception et quelle que soit la nature de la structure dans laquelle ils travaillent et ainsi sécuriser une même revalorisation salariale pour tous.

*Institutions sociales et médico sociales**Handicap - Personnels du handicap*

42692. – 23 novembre 2021. – **M. Jean-Yves Bony*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des professionnels médico-sociaux qui accompagnent les personnes en situation de handicap à domicile ou en établissement. Ce secteur connaît, aujourd'hui en France, une crise profonde représentant un grave danger pour l'accompagnement des personnes en situation de handicap. Ces professionnels médico-sociaux font un travail d'accompagnement remarquable ; néanmoins, ils se sentent épuisés, ignorés, non reconnus à la hauteur de leurs compétences et de leurs engagements et sont de plus en plus nombreux à quitter le secteur du handicap. Dans le département du Cantal, les associations du mouvement « Adapei » peinent à maintenir dans l'emploi les salariés au sein de leurs structures ou encore à recruter des professionnels qualifiés. Ces pénuries de personnels ont d'ores et déjà des effets néfastes sur l'accompagnement quotidien des personnes en situation de handicap et de leurs familles, que ce soit en établissement ou au domicile. À l'issue du Ségur de la santé, les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif ont été exclus de toute augmentation salariale malgré leur engagement quotidien auprès des plus vulnérables, créant ainsi une iniquité supplémentaire en leur défaveur alors qu'il y avait déjà un écart avec les salaires proposés dans le secteur sanitaire ou libéral. « L'Adapei Cantal » demande une application stricte des mesures d'augmentation et de revalorisation salariales du Ségur de la santé pour tous les professionnels médico-sociaux du handicap, sans inégalité de traitement, avec notamment la revalorisation nette mensuelle de 183 euros, ainsi qu'une reconnaissance réelle de ces métiers et de leurs expertises. Il lui demande donc de lui indiquer les mesures que le Gouvernement entend prendre afin de mettre un terme à une situation qui pénalise les professionnels de l'accompagnement, les personnes atteintes de handicap ainsi que leurs familles. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

8862

*Professions et activités sociales**Revalorisation salariale pour le secteur médico-social privé non lucratif*

42730. – 23 novembre 2021. – **M. André Villiers*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la revalorisation salariale des professionnels travaillant dans le secteur médico-social privé non lucratif. Le 13 juillet 2020, à l'issue du Ségur de la santé, les fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des Ehpad ont bénéficié d'une augmentation de salaire de 183 euros. Ceux du secteur privé ont obtenu une hausse salariale de 160 euros. Le 11 février 2021, cette revalorisation salariale a été étendue aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social. En revanche, quoiqu'eux aussi engagés au quotidien auprès des personnes en situation de handicap et de vulnérabilité, les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif sont toujours exclus de cette revalorisation salariale. Si le PLFSS 2022 prévoit une

revalorisation salariale pour les personnels soignants et non soignants d'établissements et services pour personnes âgées et en situation de handicap, elle est limitée aux structures financées par la sécurité sociale. Autrement dit, les salariés d'un foyer d'hébergement financé par le département restent exclus de la mesure alors qu'ils contribuent eux aussi à la prise en charge et à l'accompagnement des personnes handicapées. Cette différence de traitement, que ne justifie aucune différence objective de situation, est particulièrement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et leurs familles. Dans le département de l'Yonne, comme ailleurs en France, les associations rencontrent de plus en plus de difficultés pour recruter des professionnels (soignants et non soignants) qualifiés et assurer certains actes du quotidien essentiels, comme la toilette et l'aide aux repas. Il lui demande donc quelles mesures le Gouvernement compte prendre et suivant quel calendrier, pour mettre un terme à cette inégalité de traitement injustifiée et reconnaître enfin l'engagement des professionnels du secteur médico-social privé non lucratif, dans l'intérêt bien compris des personnes handicapées et de leurs familles. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Personnes handicapées

Situation des centres d'accueil de personnes en situation de handicap

42827. – 30 novembre 2021. – M. Damien Abad* alerte Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur les difficultés rencontrées par les centres d'accueil de personnes en situation de handicap. En effet, de nombreux emplois sont à pourvoir dans ces centres. Les causes de cette pénurie de personnel sont entre autres : la mise en place des protocoles liés à l'épidémie, la surcharge de travail ainsi que le manque de valorisation des salaires, le manque de reconnaissance du personnel. Face à cette pénurie et malgré tous les efforts du personnel en place, la qualité de l'accompagnement et la sécurité des soins sont aujourd'hui remis en cause. Aussi, il souhaite savoir comment le Gouvernement compte remédier à cette problématique afin que les personnes en situation de handicap puissent bénéficier d'une meilleure qualité d'accompagnement.

Réponse. – Depuis plusieurs semaines, des difficultés importantes touchent sur plusieurs territoires des établissements et services qui accueillent des personnes en situation de handicap auxquelles il nous faut répondre en urgence pour assurer la continuité des soins et de l'accompagnement et éviter les ruptures de parcours. Le gouvernement a annoncé en conséquence la mobilisation des Agences régionales de santé avec la création d'une cellule exceptionnelle d'appui RH dans chacune d'entre elles pour accompagner les structures touchées et recueillir leurs besoins en personnel. Parallèlement, la ministre du Travail, Elisabeth BORNE, missionne Pôle emploi pour identifier le vivier de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes. Ce déploiement s'effectuera en mobilisant l'ensemble des leviers identifiés dans le plan des métiers du grand âge et de l'autonomie sur la formation initiale, l'apprentissage et les coopérations territoriales. Après une mobilisation exemplaire de l'ensemble des professionnels du soin et de l'accompagnement tout au long de la crise sanitaire, nous sommes confrontés dans certains établissements à des difficultés importantes pour recruter du personnel dans un contexte de tensions généralisées sur le marché du travail. Les soignants s'interrogent sur leurs choix professionnels et il nous faut leur apporter une réponse forte. Cette réponse passe tout d'abord par une revalorisation de leurs salaires. Le gouvernement avait signé avec les partenaires sociaux le 28 mai les accords dits « LAFORCADE » qui prévoyaient l'extension du complément de rémunération de 183€ nets par mois pour les 74 000 professionnels soignants des structures privées à but non lucratif du secteur du handicap au 1^{er} janvier 2022 pour près de 364 millions d'euros. Compte-tenu des tensions sur le recrutement et des phénomènes de concurrence, cette réponse attendue par le secteur arrive trop tardivement. C'est pourquoi, le Premier ministre a annoncé l'anticipation du versement de 183€ net par mois dès le 1^{er} novembre pour l'ensemble des personnels soignants, aides médico-psychologiques, auxiliaires de vie sociale et accompagnants éducatifs et sociaux. Par ailleurs, cette revalorisation ne concernait que le secteur financé par la sécurité sociale alors qu'aujourd'hui des personnels exercent les mêmes métiers dans des foyers et hébergements à la charge des départements. Pour répondre à cette inégalité, l'Etat prendra en charge dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale 2022 cette même revalorisation pour les 20 000 personnes qui travaillent dans les établissements et services financés par le département. Mais au-delà des soignants, la situation des éducateurs et des accompagnants est au cœur des demandes du secteur depuis plusieurs mois. Cette responsabilité est éminemment partagée avec les départements très largement financeurs et avec les partenaires sociaux qui fixent les règles conventionnelles d'évolution des carrières. Les accords LAFORCADE prévoyaient comme préalable un rapprochement des conventions collectives des professionnels concernés, permettant de moderniser les parcours pour les rendre plus attractifs en terme de progression de carrière. C'est un élément fondamental de l'attractivité des métiers du handicap. Conformément aux engagements qui ont été pris, le Premier ministre a annoncé la tenue d'une conférence des métiers de l'accompagnement social pour faire avancer ce sujet avant le 15 janvier 2022. Elle permettra, avec les départements, les employeurs et les représentants des salariés, de construire un calendrier et une

méthode partagée afin de faire aboutir le rapprochement des conventions. L'Etat prendra toute sa place dans son financement aux côtés des collectivités et des employeurs. L'anticipation au 1^{er} novembre de la revalorisation de 183€ nets par mois des salaires des soignants qui accompagnent les personnes en situation de handicap et son extension aux structures financées par les départements met fin à la logique de concurrence entre les employeurs. Elle renforce l'attractivité du secteur du handicap. Nous n'oublions pas les éducateurs qui font l'objet d'une conférence des métiers de l'accompagnement avec l'ensemble des financeurs avant le 15 janvier 2022 pour répondre de façon transversale à leurs attentes. La question de l'attractivité des métiers passe également par d'autres leviers que le sujet des salaires : pour redonner du sens à ces métiers qui sont au cœur de notre société, le Premier ministre a mandaté Denis PIVETEAU, conseiller d'Etat, pour tracer des perspectives afin de mieux répondre aux attentes des personnes en transformant les modalités de l'accompagnement par les professionnels. *A l'heure où la crise sanitaire a une nouvelle fois montré que les personnels qui travaillent auprès des publics en situation de handicap exercent une mission essentielle pour la Nation, nous devons leur donner des perspectives professionnelles à même de renforcer le sens de leur action, tout en transformant la réponse que nous apportons à la demande d'autonomie des personnes en situation de handicap et de leurs familles.*

Institutions sociales et médico sociales

Situation préoccupante du secteur médico-social

42693. – 23 novembre 2021. – M. Thibault Bazin attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la grave crise qui touche le secteur du médico-social, en particulier celui du handicap, du fait de problèmes de recrutements inédits. En effet ce secteur doit faire face à une crise des vocations sans précédent, une absence de compétence professionnelle mobilisable historique, une absence de candidats aux offres d'embauche, un absentéisme et un *turn-over* intenable, une mise à mal de l'attractivité du fait d'inégalités en matière de rémunération et d'une non-valorisation des métiers depuis des années. Les revalorisations salariales négociées dans la cadre du Ségur dont ils ont été exclus, n'ont fait qu'accentuer cette concurrence entre le sanitaire et le médico-social et entre les structures. Si des actions ont été annoncées par le Premier ministre le 8 novembre 2021, elles se révèlent soit incomplètes, soit trop différées. Incomplètes car les soignants vont certes être enfin concernés par les revalorisations du Ségur de la santé, mais ces revalorisations ne concernent pas toutes les catégories de salariés y travaillant. Si une conférence des métiers est annoncée avant le 15 janvier 2022, l'urgence est là et les conclusions de cette conférence risquent d'être trop tardives. Il vient donc lui demander si le Gouvernement compte prendre des mesures d'urgence de revalorisation de tous les métiers du médico-social afin d'assurer une bonne prise en charge des personnes en situation de handicap. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Depuis plusieurs semaines, des difficultés importantes touchent sur plusieurs territoires des établissements et services qui accueillent des personnes en situation de handicap auxquelles il nous faut répondre en urgence pour assurer la continuité des soins et de l'accompagnement et éviter les ruptures de parcours. Le gouvernement a annoncé en conséquence la mobilisation des Agences régionales de santé avec la création d'une cellule exceptionnelle d'appui RH dans chacune d'entre elles pour accompagner les structures touchées et recueillir leurs besoins en personnel. Parallèlement, la ministre du Travail, Elisabeth BORNE, missionne Pôle emploi pour identifier le vivier de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes. Ce déploiement s'effectuera en mobilisant l'ensemble des leviers identifiés dans le plan des métiers du grand âge et de l'autonomie sur la formation initiale, l'apprentissage et les coopérations territoriales. Après une mobilisation exemplaire de l'ensemble des professionnels du soin et de l'accompagnement tout au long de la crise sanitaire, nous sommes confrontés dans certains établissements à des difficultés importantes pour recruter du personnel dans un contexte de tensions généralisées sur le marché du travail. Les soignants s'interrogent sur leurs choix professionnels et il nous faut leur apporter une réponse forte. Cette réponse passe tout d'abord par une revalorisation de leurs salaires. Le gouvernement avait signé avec les partenaires sociaux le 28 mai les accords dits « LAFORCADE » qui prévoyaient l'extension du complément de rémunération de 183€ nets par mois pour les 74 000 professionnels soignants des structures privées à but non lucratif du secteur du handicap au 1^{er} janvier 2022 pour près de 364 millions d'euros. Compte-tenu des tensions sur le recrutement et des phénomènes de concurrence, cette réponse attendue par le secteur arrive trop tardivement. C'est pourquoi, le Premier ministre a annoncé l'anticipation du versement de 183€ net par mois dès le 1^{er} novembre pour l'ensemble des personnels soignants, aides médico-psychologiques, auxiliaires de vie sociale et accompagnants éducatifs et sociaux. Par ailleurs, cette revalorisation ne concernait que le secteur financé par la sécurité sociale alors qu'aujourd'hui des personnels exercent les mêmes métiers dans des foyers et hébergements à la charge des départements. Pour répondre à cette inégalité, l'Etat prendra en charge dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale 2022 cette même revalorisation pour les 20 000 personnes qui travaillent dans les établissements et services financés par le département. Mais au-delà des soignants, la situation des éducateurs et des accompagnants

est au cœur des demandes du secteur depuis plusieurs mois. Cette responsabilité est éminemment partagée avec les départements très largement financeurs et avec les partenaires sociaux qui fixent les règles conventionnelles d'évolution des carrières. Les accords LAFORCADE prévoyaient comme préalable un rapprochement des conventions collectives des professionnels concernés, permettant de moderniser les parcours pour les rendre plus attractifs en terme de progression de carrière. C'est un élément fondamental de l'attractivité des métiers du handicap. Conformément aux engagements qui ont été pris, le Premier ministre a annoncé la tenue d'une conférence des métiers de l'accompagnement social pour faire avancer ce sujet avant le 15 janvier 2022. Elle permettra, avec les départements, les employeurs et les représentants des salariés, de construire un calendrier et une méthode partagée afin de faire aboutir le rapprochement des conventions. L'Etat prendra toute sa place dans son financement aux côtés des collectivités et des employeurs. L'anticipation au 1^{er} novembre de la revalorisation de 183€ nets par mois des salaires des soignants qui accompagnent les personnes en situation de handicap et son extension aux structures financées par les départements met fin à la logique de concurrence entre les employeurs. Elle renforce l'attractivité du secteur du handicap. Nous n'oublions pas les éducateurs qui font l'objet d'une conférence des métiers de l'accompagnement avec l'ensemble des financeurs avant le 15 janvier 2022 pour répondre de façon transversale à leurs attentes. La question de l'attractivité des métiers passe également par d'autres leviers que le sujet des salaires : pour redonner du sens à ces métiers qui sont au cœur de notre société, le Premier ministre a mandaté Denis PIVETEAU, conseiller d'Etat, pour tracer des perspectives afin de mieux répondre aux attentes des personnes en transformant les modalités de l'accompagnement par les professionnels. *A l'heure où la crise sanitaire a une nouvelle fois montré que les personnels qui travaillent auprès des publics en situation de handicap exercent une mission essentielle pour la Nation, nous devons leur donner des perspectives professionnelles à même de renforcer le sens de leur action, tout en transformant la réponse que nous apportons à la demande d'autonomie des personnes en situation de handicap et de leurs familles.*

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

Médecines alternatives

Reconnaissance de la pratique du shiatsu

27149. – 3 mars 2020. – **Mme Lise Magnier*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la reconnaissance des praticiens de shiatsu en France. La pratique du shiatsu se développe considérablement au sein de la population française, qui se tourne de plus en plus vers des médecines alternatives pour trouver davantage de bien-être. Le shiatsu constitue également un secteur économique non négligeable puisque source d'emplois, notamment pour les seniors à la recherche d'une reconversion professionnelle ou d'une activité permettant le cumul emploi-retraites. Cependant, actuellement, la pratique du shiatsu n'est pas reconnue par le ministère de la santé comme une médecine complémentaire, ce qui entraîne une forme d'insécurité professionnelle pour tous les praticiens de shiatsu. Aussi, elle lui demande s'il est envisagé d'inscrire le shiatsu au programme d'évaluation des « pratiques de soins non conventionnelles de la santé » du ministère afin que le shiatsu puisse être mieux considéré au regard du travail de régulation de la profession pour éviter toute dérive. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Médecines alternatives

Reconnaissance du shiatsu

27689. – 24 mars 2020. – **Mme Lise Magnier*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la reconnaissance des praticiens de shiatsu en France. La pratique du shiatsu se développe considérablement au sein de la population française qui se tourne de plus en plus vers des médecines alternatives pour trouver davantage de bien-être. Le shiatsu constitue également un secteur économique non négligeable puisque source d'emplois, notamment pour les seniors à la recherche d'une reconversion professionnelle ou d'une activité permettant le cumul emploi-retraites. Cependant, actuellement, la pratique du shiatsu n'est pas reconnue par le ministère de la santé comme une médecine complémentaire, ce qui entraîne une forme d'insécurité professionnelle pour tous les praticiens de shiatsu. Aussi, elle lui demande s'il envisage d'inscrire le shiatsu au programme d'évaluation des « pratiques de soins non conventionnelles de la santé » du ministère afin que le shiatsu puisse être mieux considéré au regard du travail de régulation de la profession et pour éviter toute dérive. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le gouvernement est particulièrement attentif au sujet des pratiques de soins non conventionnelles en santé (PNCS) appelées également, par certains, médecines complémentaires ou alternatives (MCA). Ces pratiques sont un enjeu croissant de santé publique au regard de leur développement sans encadrement réglementaire. Entre 2009 et 2019, la direction générale de la santé (DGS) a mis en place un groupe de travail, le groupe d'appui technique (GAT) sur les PNCS. Ses travaux se sont organisés autour d'un programme de travail avec l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) avec pour missions d'identifier et évaluer ces pratiques et d'assurer l'information du grand public sur les risques voire les dangers de ces pratiques. Plusieurs PNCS ont ainsi bénéficié de ses évaluations. Le Shiatsu n'a pas encore fait l'objet d'études scientifiquement prouvées qui permettent une reconnaissance de cette pratique. Cependant, après une interruption liée notamment à la crise sanitaire, une réflexion est engagée par le ministère en charge de la santé sur l'évolution de l'approche en termes de politiques publiques des PNCS avec les différents interlocuteurs mobilisés sur le secteur des PNCS par la DGS et l'Inserm en vue d'explorer les voies et moyens pour apporter une aide méthodologique aux praticiens souhaitant mener l'évaluation de ces pratiques leur permettant ou non de justifier d'une inscription dans notre système de santé.

Santé

Gratuité du vaccin contre la grippe

32205. – 15 septembre 2020. – **Mme Marine Brenier** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la nécessité d'une grande campagne de vaccination contre la grippe. En cette période de covid-19, virus aux symptômes similaires de la grippe, il est urgent de voir le plus de monde possible être vacciné. En effet, le virus de la grippe est également à symptômes respiratoires et fébrile et risque donc d'être fortement confondu avec la covid-19. Cela va compliquer le travail des médecins et des urgences, qui vont se retrouver confronter à une « double vague » mélangeant les deux virus. Les infectiologues appellent donc la population à se faire vacciner le plus possible. On se doit d'empêcher la saturation du système de soins. Cela passe donc par une campagne vaccinale renforcée, mais aussi par la gratuité exceptionnelle de ce vaccin pour cette saison 2020/2021. Le coût, certes faible de 6-7 euros, du vaccin contre la grippe pourrait, dans le cas d'une famille nombreuse ou pour des personnes ayant subi fatalement les répercussions économiques de la crise du covid-19, avoir un réel impact financier sur leur budget. C'est pourquoi elle demande au Gouvernement de renforcer cette campagne vaccinale hivernale contre la grippe et la gratuité exceptionnelle de ce vaccin.

Réponse. – Suite à l'absence d'épidémie en 2020-2021 et de stimulation de l'immunité antigrippale de la population, une recrudescence de la circulation des virus grippaux pourrait être observée cet hiver. Dans le contexte de co-circulation probable des virus de la grippe et de la Covid-19, il est donc nécessaire d'assurer cette année une couverture vaccinale élevée des personnes les plus fragiles, tant pour la grippe que pour le rappel de vaccin contre la Covid, afin de limiter les hospitalisations, les entrées en réanimation, ainsi que les décès. En accord avec les recommandations de la Haute autorité de santé (HAS), la campagne de vaccination contre la grippe saisonnière vise à protéger les personnes à risque de grippe sévère ou compliquée qui représentent plus de 90 % des décès liés à la grippe. La campagne cible ainsi les personnes âgées de plus de 65 ans, les personnes porteuses de certaines comorbidités, les femmes enceintes, les personnes atteintes d'obésité, les personnes séjournant dans un établissement de soins de suite ou un établissement médico-social, l'entourage des nourrissons de moins de 6 mois à risque et des personnes immunodéprimées, ainsi que les professionnels qui les accompagnent. Chaque année, les personnes ciblées par les recommandations de la HAS reçoivent de la part de l'Assurance maladie un courrier d'invitation à se faire vacciner ainsi qu'un bon de prise en charge du vaccin. Elles peuvent alors retirer gratuitement leur vaccin en pharmacie sur présentation du bon de prise en charge et se faire vacciner par le professionnel de leur choix (médecin, infirmier, pharmacien, sage-femme). Un bon de prise en charge peut également être délivré par les professionnels de santé aux personnes ciblées par les recommandations qui n'auraient pas reçu l'invitation. Dans le cadre de la campagne de vaccination 2021-2022, ce sont ainsi plus de 16 millions de personnes à risque qui ont reçu une invitation à se faire vacciner contre la grippe. Cette vaccination est totalement prise en charge par l'Assurance maladie.

Fonction publique hospitalière

L'exclusion des ASH et des IDE du bénéfice de la prime « grand âge »

35971. – 2 février 2021. – **Mme Sylvie Tolmont*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'exclusion des ASH et des IDE au bénéfice de la prime « grand âge ». En effet, le décret n° 2020-66 du 30 janvier 2020 portant création d'une prime « grand âge » pour certains personnels affectés dans les

établissements mentionnés à l'article 2 de la loi n° 86-33 du 9 janvier 1986 dispose, en son article 1^{er}, qu'elle a vocation à reconnaître « l'engagement des professionnels exerçant auprès des personnes âgées et les compétences particulières nécessaires à leur prise en charge ». Son article 2 précise que cette prime est versée aux agents titulaires ou stagiaires en activité relevant des grades d'aides-soignants et aux agents contractuels exerçant des fonctions similaires à ces agents. Or d'autres professionnels participent à la prise en charge des personnes âgées, notamment en Ehpad, et ne sont pas visés, ce qui nuit à l'objectif poursuivi d'assurer l'attractivité des métiers du grand âge. C'est particulièrement le cas des agents de service hospitalier (ASH) ainsi que des infirmiers diplômés d'État (IDE). La prise en compte de ces professionnels se justifie d'autant plus qu'ils sont, dans la pratique, contraints de réaliser des missions relevant normalement du travail des aides-soignants et s'apparentant à des soins, et assument une lourde responsabilité. Cette exclusion est d'autant plus inacceptable qu'elle intervient en pleine période de crise sanitaire, laquelle a mis en lumière les conditions de travail de plus en plus difficiles dans ces structures. Aussi, elle souhaite savoir si le Gouvernement entend prendre en compte la demande légitime des ASH et des IDE et reconnaître l'engagement de ces derniers.

Professions et activités sociales

Élargissement de la prime grand âge aux infirmiers et agents sociaux

40143. – 13 juillet 2021. – M. **Damien Pichereau*** interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur le champ d'application de la prime grand âge. En effet, le décret n° 2020-1189 du 29 septembre 2020 crée l'instauration d'une prime dite « grand âge » pour les agents titulaires ou stagiaires en activité relevant des grades d'aides-soignants, tel que prévu par le décret du 3 août 2007, ainsi qu'aux agents contractuels exerçant des fonctions similaires. Si la reconnaissance de l'engagement de ces personnels exerçant auprès des personnes âgées est évidemment fondée et louable, elle crée une disparité de traitement entre les aides-soignants, qui bénéficient de cette prime, et les infirmiers et agents sociaux travaillant dans les mêmes structures (EHPAD, structures de gériatrie), qui en sont exclus. Ces personnels œuvrent toutefois au quotidien pour le bien-être et la sécurité des résidents, dans les mêmes conditions et réalisant parfois des tâches similaires. Aussi, il paraît pertinent, notamment au vu des difficultés de recrutement en gériatrie et en EHPAD, d'étendre cette prime aux infirmiers et agents sociaux. Aussi, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement à cet égard. – **Question signalée.**

8867

Professions et activités sociales

Prime grand âge

40145. – 13 juillet 2021. – Mme **Lise Magnier*** attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur l'attribution de la prime grand âge. Le Gouvernement a décidé d'attribuer une prime de 100 euros net mensuels aux aides-soignants qui prennent soin des personnes âgées. Les autres personnels de ces établissements n'ont pas eu cette reconnaissance, que ce soient les agents de service (ASH), qui pratiquent parfois les mêmes tâches que les aides-soignants, ou les infirmiers qui touchent le même salaire que les aides-soignants en début de carrière. Cette distinction de traitement est incomprise du côté des infirmiers qui manquent cruellement de reconnaissance dans leur travail alors que, dans certaines structures, ils doivent faire face au fait de travailler sans présence médicale les week-ends et jours fériés. Aussi, elle lui demande s'il envisage de faire en sorte que les infirmiers et agents de service qui prennent soin des personnes âgées puissent également bénéficier de cette prime grand âge.

Réponse. – Dans le cadre de la mise en œuvre du plan Hôpital, une prime « grand âge » a été instituée, au profit des personnels aides-soignants relevant des fonctions publiques hospitalière et territoriale exerçant dans des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) et dans toutes structures spécialisées dans la prise en charge des personnes âgées. Dans ce cadre, le Gouvernement a souhaité reconnaître l'engagement de ces professionnels exerçant auprès des personnes âgées et les compétences particulières nécessaires à leur prise en charge. L'accompagnement que ces professionnels apportent aux personnes âgées suppose en effet des compétences spécifiques qui justifient d'améliorer la meilleure reconnaissance financière des corps d'aides-soignants exerçant auprès des personnes âgées. Néanmoins, conscient des difficultés rencontrées par l'ensemble des professionnels du secteur social et médico-social, le Gouvernement a pris des engagements forts pour assurer une reconnaissance de ces personnels. A ce titre, les infirmiers et agents sociaux, notamment, ont fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du Ségur de la santé. En effet, l'accord que le Gouvernement a signé avec les partenaires sociaux le 13 juillet 2020 vise explicitement les établissements de santé et d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) publics et il a également vocation à s'appliquer dans les mêmes types d'établissements relevant du secteur privé. C'est pour tous les professionnels non médicaux qu'une action immédiate était requise, traduite par

une revalorisation « socle » des rémunérations de 183 € nets par mois (90€ applicables dès le 1^{er} septembre 2020 puis 93 € supplémentaires au 1^{er} décembre 2020). Par ailleurs, les salariés et agents des établissements sociaux et médico-sociaux bénéficieront des revalorisations consécutives à la refonte des grilles de rémunérations des personnels paramédicaux (corps infirmiers, aides-soignants, filières rééducation et médicotechnique), annoncées le 12 avril 2021 pour mieux prendre en compte les spécificités et les contraintes de ces métiers. Cette refonte est en vigueur depuis le mois d'octobre pour la fonction publique hospitalière.

Fonction publique hospitalière

Reconnaissance du personnel paramédical des services de réanimation

35972. – 2 février 2021. – **M. Paul Molac*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la nécessité d'une meilleure reconnaissance et revalorisation du personnel paramédical exerçant en service de réanimation. En effet, le quotidien de ces agents hospitaliers est rythmé par des gestes d'urgence, des prises en charge complexes, mêlant plusieurs spécialités de médecine, parfois sur un même patient, dans un contexte de défaillances d'organes portant atteinte au pronostic vital dans la plus grande majorité des cas. Dans ce contexte, les infirmiers sont amenés à administrer des drogues d'anesthésie, à monter, à brancher et surveiller des circulations extracorporelles (hémodialyse, hémofiltration...) pour des défaillances rénales, à gérer des sevrages ventilatoires en utilisant des respirateurs aux multiples paramètres, à maîtriser des outils diagnostics complexes d'un point de vue physiopathologique dans des contextes de défaillance circulatoire, à prendre en charge des patients atteints de pathologies sévères associant drogues vaso-actives, circulations extracorporelles, hémofiltration et à prendre en charge des lésions cérébrales telles que les traumatismes crâniens ou les états de mort encéphalique. En complémentarité, les aides-soignants des services réanimation doivent également assurer une multitude de tâches essentielles, par exemple la gestion d'une partie biomédicale du matériel (protocoles de désinfections spécifiques selon le matériel d'endoscopie utilisé avec manipulation de produits à la toxicité cutanée, ophtalmique et respiratoire reconnue), l'assistance au monitoring, la participation à la réalisation de gestes d'urgence et invasifs, des soins spécifiques auprès de patients sous anesthésie générale au long cours, etc. En clair, en réanimation, la majorité des missions que se voient confier ces deux professions paramédicales, exercées après l'obtention d'un diplôme d'État en 3 ans pour les infirmiers et en un an pour les aides-soignants, vont bien au-delà de ce que prévoit la formation qui leur a été préalablement apportée. Effectivement, contrairement aux médecins, les infirmiers et les aides-soignants ne reçoivent pas de formation spécifique avant de rejoindre les équipes de réanimation, la haute technicité de leurs missions étant apprise et acquise « sur le tas ». Il suffit d'ailleurs de comparer les moyens et les possibilités de formations, en France ou à l'étranger (Suisse, Canada, Allemagne) pour comprendre le véritable décalage en matière d'apprentissages, et cela bien que les enjeux soient les mêmes ; en l'occurrence le maintien et la surveillance des fonctions indispensables à la vie. En outre, pour ces deux professions, il est primordial de prendre en compte la notion de risques encourus au regard des contacts que ces personnels sont amenés à avoir tout au long de l'année avec des bactéries ou virus (patients infectés par la tuberculose, la grippe, les méningites ou la covid-19 par exemple). À cela s'ajoutent les risques d'exposition au sang (hémorragies extériorisées, manipulation de nombreux cathéters centraux, accélérateur de transfusion...) et la manipulation de médicaments « toxiques » comme la chimiothérapie qui, en réanimation, ne sont pas reconnus par une prime, contrairement à d'autres spécialités comme l'hémodialyse ou les urgences. C'est pourquoi, au vu des arguments énoncés, il propose au Gouvernement de mettre en place au profit de ces personnels paramédicaux « une prime de réa », qui s'ajouterait à la prime du Ségur récemment accordée, qui reconnaîtrait, par le biais d'une nouvelle bonification indiciaire de la fonction publique hospitalière, la responsabilité et la technicité de leur travail, en contrepartie d'une présence d'au minimum trois ans au sein d'un service de réanimation et qui serait accompagnée d'une validation des acquis d'expérience en actes et soins opérés en réanimation. Cette reconnaissance et cette revalorisation sont d'autant plus justifiées en cette période de pandémie, durant laquelle ces personnels méritent de véritables mesures de soutien, au-delà du simple honneur d'être régulièrement érigés en « héros ». Il souhaite connaître son avis sur le sujet.

Fonction publique hospitalière

Revalorisation salariale des infirmiers et aides-soignants de réanimation

37221. – 16 mars 2021. – **Mme Isabelle Santiago*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conditions salariales des infirmiers et aides-soignants des services de réanimation. En effet, pendant cette crise sanitaire une partie du personnel de la fonction hospitalière publique a été particulièrement mise en lumière. Avec la covid-19, l'expertise des équipes paramédicales des services de réanimation a été rendue visible et

saluée par la classe politique et la population. Cette expertise et cet engagement ne sont pas seulement présents lors d'une crise sanitaire, mais tout au long de l'année. En effet, soigner des malades en défaillances multiviscérales avec des techniques de pointe est le quotidien des infirmiers et aides-soignants de réanimation, adultes et pédiatriques. Au-delà des aspects techniques, l'accompagnement des malades et des familles est tout aussi important dans ces moments difficiles, sachant que le pronostic vital est souvent engagé et la mort souvent côtoyée. Or, contrairement à d'autres secteurs requérant une technicité particulière (comme les services de dialyse, de gériatrie et néonatalogie), les infirmiers et aides-soignants des services de réanimation ne sont pas éligibles à l'octroi d'une nouvelle bonification indiciaire (NBI). Ils ne sont pas non plus éligibles à une prime spécifique, à l'image des personnels exerçant dans les services d'urgences ou de grand âge. Elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour pallier cette situation.

Fonction publique hospitalière

Rémunération des équipes paramédicales des services de réanimation

38821. – 11 mai 2021. – **Mme Agnès Firmin Le Bodo*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le statut et la rémunération des équipes paramédicales des services de réanimation. La crise sanitaire actuelle a souligné leur rôle et leur engagement mais, en dehors de cette période particulière, ces infirmiers et aides-soignants de réanimation soignent quotidiennement des malades en défaillances multiviscérales avec des techniques de pointe et prodiguent un accompagnement humain indispensable. C'est une spécialité qui comprend la prévention, le diagnostic et le traitement de toutes les formes de dysfonctions et défaillances d'organes vitaux. Le travail souvent méconnu qui est réalisé au sein de ces services de réanimation ne peut se résumer à la prise en charge des patients atteints par la covid-19 : des gestes techniques dans un environnement de stress, des cas cliniques très variés, une spécialité très polyvalente où de multiples compétences doivent être mobilisées. Ces compétences ont déjà été publiées en 2011 par la SRLF et ne cessent d'évoluer avec l'avancée des pratiques médicales et la spécificité d'infirmière en pratiques avancées (IPA), et sont pourtant mal reconnues. Or ces professionnels ne sont pas éligibles à la nouvelle bonification indiciaire (NBI), ni à une prime spécifique à l'image des personnels exerçant dans les services d'urgences ou de grand âge. Il est donc légitime d'étudier la mise en place d'une nouvelle bonification indiciaire (NBI) et d'une indemnité forfaitaire de risques (IFR) à l'image des primes de dialyse, d'encadrement, d'intéressement et de gériatrie. Considérant le niveau d'exigence de ces métiers, elle lui demande s'il compte étudier les modalités de mise en œuvre de mesures visant à mieux reconnaître la mobilisation, l'adaptabilité et les compétences de cette catégorie de personnel.

Professions de santé

Reconnaissance des qualifications des agents hospitaliers en réanimation

38879. – 11 mai 2021. – **M. Hubert Wulfranc*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des personnels des services de réanimation et soins critiques de la fonction publique hospitalière. Qu'ils soient infirmiers, aide-soignants ou ASH, les agents exerçant dans les services de réanimation sont en première ligne pour faire face aux situations d'urgence, notamment face à la crise de la covid-19. La réanimation est une spécialité qui comprend la prévention, le diagnostic et le traitement de toutes les formes de dysfonctionnements et défaillances d'organes vitaux. Les agents hospitaliers en service de réanimation sont ainsi appelés à intervenir sur les patients en situation d'urgence vitale absolue, lesquels nécessitent une expertise à part entière et la réalisation de nombreux gestes techniques. Après une formation générale sanctionnée par un diplôme d'État obtenu en trois ans pour les infirmiers et un an pour les aides-soignants, l'apprentissage des spécificités de la réanimation se fait actuellement « sur le tas ». Avant d'être autonome, un infirmier en réanimation travaille en binôme pendant six à huit semaines avec un infirmier expérimenté puis mettra plusieurs années à acquérir l'ensemble des compétences nécessaires à la réanimation. La formation des aides-soignants en réanimation se fait en binôme pendant deux semaines. L'acquisition de l'ensemble des exigences liées à la réanimation nécessitent, pour ces derniers, plusieurs mois. Ces compétences acquises en supplément de la formation initiale ne sont ni reconnues, ni valorisées contrairement à d'autres pays européens qui délivrent des diplômes en soins de réanimation, des diplômes d'État infirmier de réanimation ou encore des masters en soins de réanimation. Actuellement, seuls l'anesthésie, la puériculture et le bloc opératoire font l'objet d'une formation complémentaire reconnue par l'État, et ce en contradiction avec les propos du chef de l'État qui indiquait au début de la crise de la covid-19 qu'il fallait 5 ans pour former un infirmier réanimateur et dix pour un anesthésiste. S'il existe quelques formations extrahospitalières organisées par des organismes, celles-ci ne sont pas reconnues au niveau statutaire et salarial. L'accès à ces mêmes formations est, de surcroît, rendu difficile avec les contraintes des services de

réanimation qui peuvent difficilement démobiliser du personnel qualifié. Malgré leurs expertises, le travail des agents de services de réanimation n'est pas reconnu à sa juste valeur alors même qu'ils sont en première ligne depuis plus d'un an pour accueillir les patients affectés par la covid-19 en situation de détresse. Ces derniers réclament donc l'attribution d'une nouvelle bonification indiciaire (NBI) et d'une indemnité forfaitaire de risque (IFR) pour le personnel infirmier, aide-soignant et ASH exerçant au sein d'un service de réanimation adultes et pédiatrique et de soins continus, à l'instar des primes versées actuellement pour les dialyses ou encore, des primes d'encadrement, d'intéressement et de gériatrie. Outre une véritable reconnaissance salariale et statutaire, les agents hospitaliers concernés demandent également un renforcement immédiat des services de réanimation en lits et personnels ainsi que l'augmentation des ratios personnels sur patients. Aussi, il lui demande quelle réponse entend apporter le Gouvernement aux revendications légitimes portées par les agents hospitaliers des services de réanimations. – **Question signalée.**

Professions de santé

Revalorisation des professionnels paramédicaux des services de réanimation

38881. – 11 mai 2021. – M. Pierre-Yves Bournazel* interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur la situation des personnels travaillant dans les services de réanimation. Depuis le début de la crise sanitaire, les professionnels paramédicaux des services de réanimation, que sont les aides-soignants et les infirmiers diplômés d'État (IDE), sont en première ligne dans la lutte contre l'épidémie de la covid-19. La réanimation est un secteur polyvalent et primordial dans un établissement de santé. Les personnels qui y exercent doivent en effet maîtriser les gestes d'urgence et la prise en charge de soins particuliers, tout en utilisant au quotidien des instruments et appareils spécifiques à ce secteur, que sont par exemple les respirateurs ou encore l'assistance circulatoire. Pourtant, depuis plusieurs années la spécificité de la réanimation n'est plus enseignée dans les instituts de formation en soins infirmiers (IFSI). La technicité de la pratique est apprise au cours d'une formation d'une année suivie par le professionnel déjà intégré dans le service de réanimation. La crise sanitaire a permis de mettre en lumière ces professionnels et les responsabilités qui leur incombent dans l'exercice de leur fonction. C'est pourquoi il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend revaloriser davantage les carrières des professionnels exerçant dans les services de réanimation par une meilleure reconnaissance de leurs responsabilités et de la spécificité de leur exercice.

Professions de santé

Statut et revendications des infirmiers et aides-soignants en réanimation

38884. – 11 mai 2021. – Mme Carole Bureau-Bonnard* attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé au sujet des revendications des infirmiers et aides-soignants en réanimation, liées notamment à la reconnaissance et à la revalorisation de leurs spécificités. En effet, la crise sanitaire que l'on traverse depuis plus d'un an a mis en lumière l'ensemble des services de réanimation du territoire, et à travers ces services l'ensemble des personnels qui y travaillent, permis lesquels on retrouve les infirmiers et aides-soignants. L'exercice de ce métier est multiple, le quotidien des équipes paramédicales est rythmé par les gestes d'urgences, la prise en charge de pathologies complexes mêlant souvent plusieurs spécialités de médecine, le tout dans un contexte où le pronostic vital du patient est engagé dans la grande majorité des cas. En tout état de cause, le métier d'infirmier ou d'aide-soignant ne peut pas être résumé à la prise en charge des patients atteints par la covid-19. Il existe toutefois une différence criante entre la formation de ces personnels, reconnue par un diplôme d'État, et le niveau d'exigence et d'expertise que requiert le métier au quotidien, si bien que, la plupart du temps, certains gestes et certaines procédures sont apprises par la pratique. D'ailleurs, force est de constater que la spécificité du métier d'infirmier et d'aide-soignant en réanimation en dissuade certains de le pratiquer, si bien que certains services de réanimations manquent de ces personnels. Les infirmiers et aides-soignants en réanimation souhaiteraient bénéficier de la mise en place d'une « prime de réa » par le biais d'une nouvelle bonification indiciaire de la fonction publique hospitalière qui, selon les critères qui la définissent, reconnaît la technicité du travail des infirmiers et des aides-soignants en réanimation, et, sur le même principe, la revalorisation de l'IFR (indemnité forfaitaire de risque). En outre, les infirmiers en réanimation revendiquent la création d'un statut d'infirmier réanimateur ainsi que la création d'un master de réanimation. Ainsi, elle souhaiterait connaître sa position au sujet de ces revendications et espère que celles-ci pourront trouver une issue favorable.

*Fonction publique hospitalière**Bénéfice de la NBI pour les infirmiers et aides-soignants en réanimation*

38982. – 18 mai 2021. – Mme Alice Thourot* attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur les conditions salariales des infirmiers et aides-soignants des services de réanimation et leur souhait de pouvoir bénéficier de la nouvelle bonification indiciaire (NBI). Instituée en 1990, la NBI est un complément de points d'indices au salaire de base brut, attribué aux agents exerçant une responsabilité ou une technicité particulière. Plusieurs décrets sont venus préciser la liste des emplois pouvant en bénéficier. La crise sanitaire liée à la covid-19 a mis en lumière la spécificité et la technicité des soins réalisés par les infirmiers et aides-soignants opérant au sein des services de réanimation. Or cette spécificité et cette expertise ne bénéficient actuellement pas de la même reconnaissance que d'autres filières requérant une technicité particulière, comme les services de dialyse, de gériatrie et de néonatalogie. Les infirmiers et aides-soignants des services de réanimation ne sont éligibles ni à l'octroi de la nouvelle bonification indiciaire (NBI), ni à une prime spécifique à l'image des personnels exerçant dans les services d'urgences ou de grand âge. Alors que les services de réanimation rencontrent des problématiques d'attractivité et un *turnover* important, l'intégration de ces emplois à la liste des emplois susceptibles de pouvoir bénéficier de la NBI permettrait de reconnaître l'expertise et de fidéliser les personnels formés aux techniques de réanimation. C'est pourquoi elle souhaiterait savoir s'il est envisagé d'ouvrir le bénéfice de la nouvelle bonification indiciaire aux infirmiers et aides-soignants des services de réanimation.

*Professions de santé**Création d'une certification pour les professionnels de santé de réanimation*

42840. – 30 novembre 2021. – M. Fabien Matras* appelle l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la reconnaissance des infirmiers diplômés d'État (IDE) et des aides-soignants exerçant dans un service de réanimation par la création d'une certification officielle. L'article 12 de l'arrêté du 31 juillet 2009 relatif au diplôme d'État d'infirmier prévoit une durée de formation initiale de trois années pour les candidats à la profession d'infirmier. À la suite de cet apprentissage, plusieurs spécialisations d'une à deux années supplémentaires peuvent être suivies par les infirmiers afin d'approfondir leur expertise dans certains domaines de soins (infirmier anesthésiste diplômé d'état (IADE), infirmier de bloc opératoire diplômé d'état (IBODE), infirmier puériculteur), mais il n'existe aucune certification spécifique de prévue pour les IDE désirant exercer dans les services de réanimation. En effet, le secteur de la réanimation ne propose que des diplômes universitaires (DU) spécifiques et payants qui ne se destinent pas aux jeunes infirmiers souhaitant intégrer ces services et qui doivent souvent être financés par les agents eux-mêmes et effectués lors de leur temps libre. Cette problématique majeure s'applique également aux aides-soignants sortant de leurs premières années de formation et désirant travailler dans le secteur de la réanimation. Pourtant, les IDE et aides-soignants présents dans les services de réanimation représentent l'un des rouages les plus importants du système de santé français et s'occupent quotidiennement de prendre en charge les patients les plus graves de l'hôpital dont le pronostic vital est engagé à court terme et nécessitant une prise en charge rapide et très spécialisée (détresse respiratoire aiguë, polytraumatisme...). Ces professionnels de santé souhaiteraient de ce fait obtenir un statut spécifique, s'accompagnant d'une formation adéquate et aboutissant à la reconnaissance officielle d'une spécialité d'infirmier et d'aide-soignant de réanimation. Cette reconnaissance pourrait notamment s'effectuer sous la forme d'une certification de niveau Master entraînant une revalorisation de leurs revenus par l'attribution d'une nouvelle bonification indiciaire (NBI) ou d'une prime de réanimation. Dans le cadre du Ségur de la santé, le ministère des solidarités et de la santé a d'ores et déjà amorcé l'évolution du système hospitalier français en prévoyant notamment une revalorisation salariale de 183 euros par mois pour l'ensemble des fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé. Ainsi, il lui demande si le Gouvernement envisage la mise en place d'une certification spécifique aux formations d'infirmiers et d'aides-soignants de réanimation permettant une meilleure reconnaissance de ces professionnels de santé.

Réponse. – Les soins critiques constituent un maillon essentiel de notre système de santé car ils délivrent des soins parmi les plus complexes et techniques 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 pour les patients dont le pronostic vital est engagé. Depuis mars 2020, sur tous les territoires, les établissements et les ressources humaines dispensant ce type de soins ont dû s'adapter rapidement et repenser leurs organisations afin de faire face aux vagues de la pandémie de Covid-19. Les agences régionales de santé et les établissements se sont dotés de stratégies de montée en charge des capacités pour faire face à l'afflux important de patients permettant ainsi un doublement des capacités de réanimation adulte. Il s'est agi de concilier le besoin de lits de « réserve » ou réversibles, la structuration d'unités de réanimation éphémères, l'organisation territoriale impliquant des sites exceptionnellement autorisés à la

réanimation et le besoin de maintenir une activité non-Covid. En conséquence, l'organisation des ressources humaines a considérablement évolué : formations accélérées, constitution d'une réserve de renforts et de volontaires... De même l'organisation logistique et la disponibilité des ressources matérielles (respirateurs, médicaments, dispositifs médicaux, matériels et consommables de réanimation) ont été renforcées pour armer les lits et sécuriser les prises en charge. La situation des professionnels exerçant en réanimation, comme celle de l'ensemble des personnels de la fonction publique hospitalière, a été examinée au cours du Ségur de la santé. Conformément à la mesure n° 1 de l'accord du Ségur de la santé relatif aux personnels de la fonction publique hospitalière, les agents exerçant en service de réanimation, qu'ils relèvent du corps en voie d'extinction des infirmiers, du corps des infirmiers en soins généraux et spécialisés ou encore du corps des aides-soignants, régis respectivement par les décrets n° 88-1077 du 30 novembre 1988, n° 2010-1139 du 29 septembre 2010 et n° 2007-1188 du 3 août 2007, bénéficient depuis le mois de septembre 2020 du complément de traitement indiciaire à hauteur de 24 points d'indice porté à 49 points d'indice depuis le mois de décembre 2020 (soit 183 € net par mois). De plus, en application de cet accord, de nouvelles grilles indiciaires pour les personnels soignants a permis de revaloriser de manière substantielle leur rémunération et leur parcours de carrière afin de prendre en considération la technicité de leur exercice et leur mobilisation au service de notre système de santé. L'expérience de la crise sanitaire conduit à tirer les conséquences de ces évolutions, à construire l'avenir de la filière de soins critiques sur l'ensemble du territoire pour la consolider et préparer le système de santé à une éventuelle nouvelle crise. Le ministre des solidarités et de la santé a saisi l'Inspection générale des affaires sociales d'une mission portant sur l'amélioration de l'offre de soins critiques adultes et étudiera avec la plus grande attention ses recommandations pour construire l'avenir de la filière des soins critiques.

Professions et activités sociales

Accompagnants de personnes en situation de handicap

42852. – 30 novembre 2021. – **Mme Myriane Houplain*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés croissantes rencontrées par les accompagnants de personnes en situation de handicap. Le Ségur de la santé fut pour de nombreux acteurs du secteur social et médico-social, particulièrement éprouvés par la crise sanitaire liée au covid-19, une source d'espoir quant à la revalorisation de leur statut ainsi que de leurs conditions de travail. Cependant, les professionnels de l'accompagnement, contrairement à d'autres branches, notamment les personnels soignants financés par l'assurance maladie, ne pourront bénéficier de mesures spécifiques de revalorisations salariales. Dans la région des Hauts-de-France, ce sont près de 110 000 personnes qui sont visées pour plus de 3 000 établissements employeurs. L'absence d'égalité de traitement entre ces différentes catégories de professionnels pourrait avoir des conséquences directes sur la capacité de ces organismes indispensables au quotidien de nombreuses personnes handicapées de pouvoir poursuivre leur mission. Le risque de voir les taux d'encadrement et d'accompagnement diminuer drastiquement ne peut être satisfaisant. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui dresser un état des lieux précis de la situation ainsi que de lui faire part des mesures qui peuvent être prises dans les meilleurs délais afin de s'assurer que les accompagnants de personnes en situation de handicap dont la mission est indispensable dans la société française puissent voir notablement et durablement leur situation s'améliorer.

Professions et activités sociales

Difficultés de recrutement secteurs sanitaire social et médico social

42854. – 30 novembre 2021. – **M. Jean-Jacques Gaultier*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés que rencontre le secteur du handicap. Les personnels travaillant dans le secteur privé non lucratif sont exclus de toute augmentation salariale contrairement aux fonctionnaires de la fonction publique hospitalière des établissements de santé et des EPHAD et aux personnels des établissements publics du secteur social et médico-social qui ont bénéficié d'une augmentation à l'issue du Ségur de la santé. Cette situation est fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et leurs familles. Dans tout le territoire, les associations du réseau UNAPEI rencontrent des difficultés pour recruter des personnels qualifiés qui n'acceptent pas cette différence de traitement alors qu'ils exercent le même métier. Cette situation est fortement préjudiciable pour les personnes en situation de handicap et pour leurs familles qui doivent assurer elles-mêmes les actes les plus quotidiens et essentiels à la vie. Le PLFSS pour 2022 ne prévoit une amélioration pour ce personnel que s'il dépend d'une structure financée par la sécurité sociale (article 29) contrairement au personnel qui dépendrait d'un

établissement financé par le département. Il lui demande en conséquence quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour mettre fin à cette iniquité afin de maintenir une offre de service de qualité en établissement ou à domicile en faveur des personnes vulnérables et de leurs familles.

Réponse. – A la suite du Ségur de la santé qui concernait les établissements de santé et les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD), le Gouvernement a confié à M. Michel Laforcade une mission sur les métiers de l'autonomie, qui a permis de nombreuses avancées, notamment dans le champ professionnel du handicap. Ainsi, un accord de méthode proposé par le Gouvernement a été signé le 28 mai par la CFDT, l'UNSA, la FEHAP, NEXEM, ACCESS, l'UGECAM et l'UCANSS concernant les structures accueillant les personnes en situation de handicap et les services de soins infirmiers à domicile (SSIAD) du secteur privé à but non lucratif financés par l'assurance maladie. Les personnels soignants, les aides médico-psychologiques, les auxiliaires de vie sociale et les accompagnants éducatifs et sociaux mentionnés dans le décret n° 2016-74 du 29 janvier 2016 relatif au diplôme d'accompagnant éducatif et social qui exercent dans ces structures bénéficient ou bénéficieront d'un complément de rémunération de 183€ nets par mois. Initialement prévue au 1^{er} janvier 2022, cette revalorisation a été avancée au 1^{er} novembre 2021 pour les personnels soignants, afin de répondre aux tensions de recrutement du secteur, ainsi que l'a annoncé le Premier ministre dans son discours du 8 novembre 2021. Cette anticipation concerne 64 000 soignants. Le Premier ministre a également annoncé le financement intégral par l'Etat de cette même revalorisation pour les professionnels soignants des foyers et établissements du handicap financés par les départements. 20 000 professionnels supplémentaires sont concernés. L'accompagnement des personnes en situation de handicap doit aussi beaucoup aux travailleurs sociaux et médico-sociaux. Une conférence des métiers de l'accompagnement social et médico-social se tiendra fixera le cap et la méthode de la revalorisation salariale et de la modernisation des carrières de ces professionnels exerçant dans les domaines de la protection de l'enfance, de la cohésion sociale et du handicap. Il s'agira d'apporter une réponse coordonnée associant l'Etat, les départements largement financeurs du secteur et les partenaires sociaux, dont il est attendu qu'ils engagent des négociations dans la branche de l'action sanitaire et sociale, comme cela a été fait pour la branche de l'aide à domicile avec notamment l'agrément de l'avenant 43. Des solutions de court et moyen terme seront en outre mobilisées dans le domaine de la formation et du recrutement pour le champ médico-social, par la création de cellules exceptionnelles d'appui au sein des agences régionales de santé, la mobilisation du réseau des agences de Pôle emploi pour identifier les viviers de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes prises en charge par l'Etat, et le lancement d'une campagne de communication autour des métiers du champ du handicap. Ces axes d'action viendront renforcer les efforts déjà initiés par l'augmentation du nombre de places dans les instituts de formation pour les infirmiers et les aides-soignants et le développement de l'apprentissage pour les aides-soignants et les accompagnants éducatifs et sociaux. Plus généralement, le Gouvernement est pleinement engagé pour mettre en œuvre la réforme du grand-âge et de l'autonomie, qui entend revaloriser les métiers du secteur, améliorer les conditions de travail, moderniser les formations et restructurer l'offre d'accompagnement des personnes âgées ou dépendantes. De nombreuses avancées ont d'ores-et-déjà été consacrées par la loi relative à la dette sociale et à l'autonomie, la LFSS pour 2021 et le plan d'action pour les métiers du grand âge. Cette ambition se poursuit au travers de la LFSS pour 2022, qui intègre plusieurs propositions consacrées à l'autonomie : 0,8 Md€ de revalorisations supplémentaires des salaires, le renforcement de la médicalisation des EHPAD, le développement des liens entre EHPAD et services d'aide à domicile, la restructuration des Services d'aide et d'accompagnement à domicile (SAAD) et leur meilleur financement sur tout le territoire font ainsi partie des mesures envisagées. L'ensemble des moyens mobilisés permettra de transformer en profondeur un secteur souvent oublié depuis plusieurs décennies, et de redonner une attractivité nouvelle à ces beaux métiers de l'humain.

8873

TRANSPORTS

Transports urbains

Résiliation du service d'auto-partage Autolib

10344. – 3 juillet 2018. – Mme Fiona Lazaar attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le sujet des conséquences de la résiliation du contrat Autolib, service d'auto-partage de voitures électriques implanté en Île-de-France. Alors qu'un tel service participe du désenclavement des villes de banlieue en complétant les offres de transports disponibles, l'arrêt brutal du dispositif dans les sept stations d'Argenteuil et Bezons alerte Mme la députée, au moment où les Argenteuillais et Bezonnais supportent les conséquences de difficultés inhabituelles sur les réseaux ferroviaires (grève de la SNCF) et routiers (affaissement du viaduc de Gennevilliers). Il apparaît par ailleurs à Mme la députée

que ce service constituait une alternative écologique et pratique pour les déplacements des habitants de grande couronne. Elle souhaiterait ainsi connaître les moyens qu'elle envisage pour continuer à développer, notamment en grande couronne, des services de transports alternatifs, adaptés aux modes de vie nouveaux et respectueux de l'environnement. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le service public d'autopartage électrique Autolib' relevait du syndicat mixte Autolib' et Vélib' Métropole. Son exploitation était confiée depuis 2011 à la société Blue Solutions (filiale du groupe Bolloré) via une délégation de service public. Ce contrat a fait l'objet d'une résiliation anticipée avec un achèvement dès fin juillet 2018 en raison des montants prévisionnels de déficits d'exploitation du service jusqu'en 2023. Le syndicat ne propose plus actuellement de service d'autopartage. En vertu de l'article L. 1241-1 du code des transports, l'établissement public Île-de-France Mobilités a la possibilité de le faire sous réserve de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés. Cependant, en dehors du champ public, il existe aujourd'hui des services d'autopartage d'initiative privée en région Île-de-France, dont les utilisateurs se concentrent essentiellement sur Paris. Ile-de-France Mobilités soutient ces initiatives. En effet, l'autopartage, dans la mesure où il permet la mise à disposition d'un véhicule sans contraintes liées à la possession (investissement, coûts fixes, espace de stationnement...) représente un avantage indéniable pour les ménages. De plus, ce service participe à la réduction de l'utilisation de la voiture en ville et concourt à la « démotorisation des ménages » notamment par l'abandon ou la non-acquisition d'un véhicule. Ainsi, ce sont aujourd'hui, près de 5 000 véhicules détenteurs de la vignette bleue « Autopartage – Île-de-France Mobilités » qui garantissent une qualité de service et qui offrent les avantages légaux en matière de stationnement dédié à l'autopartage. Par ailleurs, la réalisation d'infrastructures de transport collectifs et cyclables bénéficie de concours très importants de la part de l'État, amplifiés par le plan France Relance 2020-2022. La programmation 2015-2022 des investissements en transport en commun du contrat de plan État-Région 2015-2020 francilien projette de mobiliser plus de 7,1 milliards d'euros de la part de l'ensemble des partenaires. En grande couronne, outre l'amélioration du réseau ferroviaire telle que la ligne de Transilien J, les projets de bus à haut niveau de service peuvent en profiter à l'instar de Bus entre Seine. Le déploiement d'infrastructures cyclables dédiées et sécurisées, qui fait suite à l'impulsion donnée par le plan vélo et mobilités actives de 2018, est soutenu à travers les appels à projets continuités cyclables. Dans les zones peu denses ou mal desservies par les transports collectifs, l'usage de la voiture reste parfois incontournable. En ce sens, l'État promeut l'optimisation et le partage de son usage, ainsi que l'amélioration de ses performances. Des solutions favorisant l'autopartage et le covoiturage sont mises en avant. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), publiée au *Journal Officiel* le 26 décembre 2019, répond à une ambition fixée par le Président de la République : améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, accessibles à tous, moins coûteux et plus propres. À cet effet, le Gouvernement œuvre notamment pour le développement des modes de transports collectifs, partagés et collaboratifs. Par exemple, la LOM crée un forfait mobilités durables permettant l'indemnisation par l'employeur et dans un plafond relevé à 500 € depuis le 1^{er} janvier 2021 des frais engagés par le salarié pour se déplacer entre sa résidence et son lieu de travail en vélo, en covoiturage (passager ou conducteur), en transport en commun (ticket à l'unité lors de pics de pollution par exemple) ou avec d'autres services de mobilités partagés (autopartage avec des véhicules propres, trottinettes électriques en libre-service, etc.). Elle donne aussi aux autorités organisatrices de la mobilité la possibilité de soutenir financièrement les services de covoiturage privés, et aux collectivités la capacité de réserver des places de stationnement et de poursuivre le développement de voies réservées à certaines catégories de véhicules ou d'usages pour encourager les mobilités propres et partagées. La mobilité du quotidien reste en premier lieu un champ d'intervention des collectivités locales. En région francilienne, outre ses investissements importants dans l'offre en transport en commun, l'autorité organisatrice des transports – Ile-de-France Mobilités – mène depuis plusieurs années une politique volontaire en faveur de la mobilité durable et de lutte contre l'automobile en construisant un bouquet de services de mobilité. Au-delà de l'autopartage mentionné ci-dessus, un service de location de vélos est proposé (20 000 vélos à assistance électrique) et une offre de stationnements vélos déployée (8 600 places en 2020). Un dispositif de covoiturage est également proposé aux abonnés Navigo annuels, mensuels et Imagin'R. Les innovations en matière de mobilité sont encouragées à travers notamment la démarche France Mobilités.

Impôts et taxes

Fiscalité du kérosène

13090. – 9 octobre 2018. – **Mme Stéphanie Kerbarh** attire l'attention de **Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports**, sur la fiscalité du kérosène. Cette question est posée au nom de M. Jean Tricoire. Le carburant des avions, autrement dit le kérosène, ne fait l'objet

d'aucune taxe : pas de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), pas de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE). Il demeure le seul carburant d'origine fossile exonéré de toute taxe. Le transport aérien n'est pas neutre d'un point de vue écologique. L'empreinte carbone d'un vol en avion est de 145 grammes de CO₂ par passager contre 100 grammes environ pour le transport en voiture, et c'est 40 fois plus que le transport par TGV. Pour autant, le diesel et l'essence supportent la TICPE et le train la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Cette exonération constitue de fait une forme de distorsion de concurrence au profit du secteur aérien. La convention de Chicago, adoptée en 1944, prévoit que le carburant d'un avion ne peut pas être taxé à l'arrivée. Toutefois, il conviendrait de prévoir une taxation pour les vols intérieurs, qui représentent 20 % du trafic en France. Cela permettrait de promouvoir des moyens de transports plus écologiques. Ainsi, elle lui demande quelles actions le Gouvernement compte mettre en œuvre sur la fiscalité du kérosène, notamment afin de tenir les engagements internationaux que la France s'est fixés dans le cadre de l'accord de Paris. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Partant des données du CITEPA en 2017, le transport aérien, avec 21,1 Mt de CO₂e, représente 13,42 % des émissions de CO₂e du transport en France (157,2 Mt), soit 4,41 % des 478,5 Mt d'émissions de CO₂e françaises globales ; 17,4 Mt sont à rattacher au transport aérien international et 3,7 Mt au transport intérieur. Entre 2000 et 2018, le nombre de passagers équivalents-kilomètres-transportés a augmenté de 62 %, tandis que la croissance des émissions de CO₂ du transport aérien en France a été limitée à 21 %, soit une diminution de 25 % des émissions de CO₂ unitaires (en kg de CO₂ par passager équivalent-kilomètre-transporté), correspondant à une décroissance moyenne de 1,6 %/an. Ces chiffres témoignent des efforts consentis depuis plusieurs années par ce secteur pour réduire son niveau d'émission, notamment grâce au renouvellement des flottes. En France, la détaxation du kérosène embarqué pour les vols internationaux répond aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), destinées historiquement à faciliter l'essor du transport aérien et le développement des liaisons internationales, et est traduite dans les accords internationaux sur les services aériens. Une taxation du kérosène pour les vols internationaux serait dès lors contraire aux engagements internationaux de la France. Au niveau européen, les carburants aériens sont exonérés de TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) en application de la directive dite « accises » (2003/96/CE) qui impose aux États membres l'exonération de taxes sur les carburants utilisés pour la navigation aérienne à l'exception de l'aviation de tourisme privée. Une taxation du carburant pour les services aériens intérieurs mise en place par notre seul pays compromettrait la compétitivité et l'activité des compagnies aériennes françaises, particulièrement fragiles, qui effectuent ces liaisons, sachant que le transport aérien domestique représente environ 20 % de l'activité aérienne commerciale et est effectué majoritairement par des compagnies françaises. Une telle mesure impacterait la connectivité de nos aéroports (hub de Paris et l'ensemble de nos aéroports) avec des conséquences sur l'emploi direct et indirect, mais également, sur l'économie et l'attractivité des territoires. Enfin, une telle taxe apparaît difficilement compatible avec le mode opérationnel de l'aérien car les avions sont indistinctement utilisés pour des vols intérieurs et internationaux. La taxation du kérosène inciterait les compagnies aériennes, notamment étrangères, à développer la pratique du sur-empont (systématisation du ravitaillement des compagnies dans des États au sein desquels le prix du carburant aéronautique serait plus compétitif) qui entraînerait une surconsommation et pourrait engendrer des rallongements de parcours pour se ravitailler en kérosène, augmentant les émissions. Une taxe sur le kérosène devrait donc être envisagée à l'échelle de l'ensemble de l'Union européenne. Le transport aérien doit se mobiliser dans la lutte contre le changement climatique. À ce titre, il assume d'ores et déjà des contributions fiscales significatives directement liées à son activité, assises, compte tenu des contraintes juridiques internationales, sur les passagers transportés et non sur le carburant comme pour les transports terrestres. Ainsi la taxe de l'aviation civile (487 M€ en 2019) finance les missions d'intérêt général de la direction générale de l'aviation civile, la taxe d'aéroport (1 Md€ en 2019) finance les missions de sûreté et sécurité dans les aéroports. Par ailleurs, l'aérien est le seul secteur à financer une taxe de solidarité (267 M€ en 2019, qui, avec l'écocontribution, aurait été portée à 440 M€ en 2020 hors crise), au profit du Fonds de solidarité pour le développement et des infrastructures de transport. En matière environnementale, ce secteur, au travers de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA – 49 M€ en 2019), finance l'aide à l'insonorisation en faveur des riverains des 10 principaux aérodromes français. Au regard de l'étude mentionnée, il peut être précisé qu'en se limitant au périmètre "liaisons intérieures métropole", les recettes des 3 taxes aéronautiques nationales sur les billets d'avion (taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport et taxe de solidarité) se sont élevées à 380 M€ en 2017, soit l'équivalent de 0,46 € par litre de kérosène consommé. Si l'on ajoute la taxe sur les nuisances aéronautiques, la TVA ainsi que le système communautaire d'échanges de quotas d'émission (SEQE-UE), les prélèvements obligatoires dont s'acquitte le transport aérien sur les liaisons domestiques atteignent près de 0,76 € par litre de kérosène. D'autres actions sont engagées au niveau international par le secteur aérien,

témoignant d'un engagement financier du secteur et de sa participation effective à la lutte contre le changement climatique. L'aérien est ainsi le seul mode de transport qui participe au système communautaire d'échanges de quotas d'émission (SEQUE-UE), dispositif qui contribue à la politique climatique de la France en plafonnant les émissions européennes de gaz à effet de serre ; en 2017, les compagnies aériennes françaises ont acheté 1,8 million de quotas de CO₂, représentant un coût total de 27,7 M€, et reversent tous les ans plusieurs millions d'euros au budget de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). De même, à compter de 2023, ce secteur deviendra le premier au niveau mondial à compenser toute nouvelle émission de carbone par l'achat d'unités générées par des projets de réduction ou de séquestration carbone. Le coût lié à ces différentes mesures de compensation, répercuté par les compagnies sur le prix du billet d'avion, fait qu'est ainsi intégré dans le prix du billet une partie des externalités négatives de l'aviation. Enfin, dans le contexte de la transition écologique et de celui de la crise sanitaire, le Gouvernement entend préparer la rupture environnementale de l'aviation en confortant et en transformant les capacités de toutes les composantes de la filière par un soutien accru à la recherche et l'innovation. L'objectif est de mettre sur le marché un avion neutre en carbone d'ici 2035. A plus court terme, le Gouvernement souhaite accélérer le déploiement de carburants durables pour l'aviation. Le volet verdissement du plan de relance contient de nombreux projets en ce sens. Dans le contexte de la convention citoyenne pour le climat, le Gouvernement porte par ailleurs un projet de loi visant à soutenir la contribution du secteur aérien à la décarbonisation de l'économie (interdiction des vols courts, renforcement de la tarification carbone au niveau européen, interdiction des extensions d'aéroports, mise en place d'une compensation obligatoire des émissions liées aux vols domestiques.)

Transports aériens

Fiscalité du transport aérien

20382. – 11 juin 2019. – Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les émissions de gaz à effet de serre dans le transport aérien et la fiscalité avantageuse dont il bénéficie. Le 7 décembre 1944, juste après la Seconde Guerre mondiale, 52 pays signaient la Convention de Chicago qui indique que « le carburant, les huiles lubrifiantes [...] sont exempts des droits de douane, frais de visite ... [...] imposés par l'État ou les autorités locales ». La taxation du carburant des vols internationaux est donc interdite par cette convention, désormais signée dans sa neuvième et dernière version de 2006, par les 191 membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Aujourd'hui, seul un accord entre l'ensemble de ces pays pourrait remettre en question la fiscalité avantageuse dont bénéficie le transport aérien. Le transport aérien représenterait environ 3 % des émissions globales à effet de serre, mais le GIEC estime que sa part serait en réalité deux à quatre fois plus importante. Et les prévisions de croissance du trafic mondial viennent corroborer ces chiffres. En octobre 2018, l'association du transport aérien international (IATA) prévoyait ainsi une multiplication par deux du trafic d'ici 2037. Cette augmentation du trafic aérien semble toutefois difficilement compatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre prévus dans les accords de Paris. C'est dans ce contexte que nous avons appris par voie de presse qu'une étude avait été commandée par la direction générale des transports de la Commission européenne en 2017 sur le secteur aérien au sein de l'Union européenne. Cette étude préconiserait d'introduire une taxe kérosène *via* un prélèvement de 33 centimes par litre de carburant. Cette taxe répercutée sur le prix du billet entraînerait mécaniquement une baisse de la demande et donc une réduction de 10 % des émissions de dioxyde de carbone. Pour être juste et efficace, cette mesure devrait être imposée à l'échelle européenne. Une taxation à l'échelle française aurait pour seule conséquence de pousser les compagnies à faire le plein à l'étranger. Alors que le Conseil des ministres des transports européens débute à Bruxelles le 6 juin 2019, elle souhaiterait connaître les mesures qu'elle envisage pour réduire l'empreinte carbone du transport aérien. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Partant des données du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) en 2017, le transport aérien, avec 21,1 Mt de CO₂e, représente 13,42 % des émissions de CO₂e du transport en France (157,2 Mt), soit 4,41 % des 478,5 Mt d'émissions de CO₂e françaises globales ; 17,4 Mt sont à rattacher au transport aérien international et 3,7 Mt au transport intérieur. Entre 2000 et 2018, le nombre de passagers équivalents-kilomètres-transportés a augmenté de 62 %, tandis que la croissance des émissions de CO₂ du transport aérien en France a été limitée à 21 %, soit une diminution de 25 % des émissions de CO₂ unitaires (en kg de CO₂ par passager équivalent-kilomètre-transporté), correspondant à une décroissance moyenne de 1,6 %/an. Ces chiffres témoignent des efforts consentis depuis plusieurs années par ce secteur pour réduire son niveau d'émission, notamment grâce au renouvellement des flottes. En France, la détaxation du kérosène embarqué pour les vols internationaux répond aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile

internationale (OACI), destinées historiquement à faciliter l'essor du transport aérien et le développement des liaisons internationales, et est traduite dans les accords internationaux sur les services aériens. Une taxation du kérosène pour les vols internationaux serait dès lors contraire aux engagements internationaux de la France. Au niveau européen, les carburants aériens sont exonérés de TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) en application de la directive dite « accises » (2003/96/CE) qui impose aux États membres l'exonération de taxes sur les carburants utilisés pour la navigation aérienne à l'exception de l'aviation de tourisme privée. Une taxation du carburant pour les services aériens intérieurs mise en place par notre seul pays compromettrait la compétitivité et l'activité des compagnies aériennes françaises, particulièrement fragiles, qui effectuent ces liaisons, sachant que le transport aérien domestique représente environ 20 % de l'activité aérienne commerciale et est effectué majoritairement par des compagnies françaises. Une telle mesure impacterait la connectivité de nos aéroports (hub de Paris et l'ensemble de nos aéroports) avec des conséquences sur l'emploi direct et indirect mais, également, sur l'économie et l'attractivité des territoires. Enfin, une telle taxe apparaît difficilement compatible avec le mode opérationnel de l'aérien car les avions sont indistinctement utilisés pour des vols intérieurs et internationaux. La taxation du kérosène inciterait les compagnies aériennes, notamment étrangères, à développer la pratique du sur-empont (systématisation du ravitaillement des compagnies dans des États au sein desquels le prix du carburant aéronautique serait plus compétitif) qui entraînerait une surconsommation et pourrait engendrer des rallongements de parcours pour se ravitailler en kérosène, augmentant les émissions. Une taxe sur le kérosène devrait donc être envisagée à l'échelle de l'ensemble de l'Union européenne. Le transport aérien doit se mobiliser dans la lutte contre le changement climatique. À ce titre, il assume d'ores et déjà des contributions fiscales significatives directement liées à son activité, assises, compte tenu des contraintes juridiques internationales, sur les passagers transportés et non sur le carburant comme pour les transports terrestres. Ainsi la taxe de l'aviation civile (487 M€ en 2019) finance les missions d'intérêt général de la direction générale de l'aviation civile ; la taxe d'aéroport (1 Md€ en 2019) finance les missions de sûreté et sécurité dans les aéroports. Par ailleurs, l'aérien est le seul secteur à financer une taxe de solidarité (267 M€ en 2019, qui, avec l'écocontribution, aurait été portée à 440 M€ en 2020 hors crise), au profit du Fonds de solidarité pour le développement et des infrastructures de transport. En matière environnementale, ce secteur, au travers de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA – 49 M€ en 2019), finance l'aide à l'insonorisation en faveur des riverains des 10 principaux aérodromes français. Au regard de l'étude mentionnée, il peut être précisé qu'en se limitant au périmètre "liaisons intérieures métropole", les recettes des 3 taxes aéronautiques nationales sur les billets d'avion (taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport et taxe de solidarité) se sont élevées à 380 M€ en 2017, soit l'équivalent de 0,46 € par litre de kérosène consommé. Si l'on ajoute la taxe sur les nuisances aéronautiques, la TVA ainsi que le système communautaire d'échanges de quotas d'émission (SEQE-UE), les prélèvements obligatoires dont s'acquitte le transport aérien sur les liaisons domestiques atteignent près de 0,76 € par litre de kérosène. D'autres actions sont engagées au niveau international par le secteur aérien, témoignant d'un engagement financier du secteur et de sa participation effective à la lutte contre le changement climatique. L'aérien est ainsi le seul mode de transport qui participe au système communautaire d'échanges de quotas d'émission (SEQE-UE), dispositif qui contribue à la politique climatique de la France en plafonnant les émissions européennes de gaz à effet de serre ; en 2017, les compagnies aériennes françaises ont acheté 1,8 million de quotas de CO₂, représentant un coût total de 27,7 M€, et reversent tous les ans plusieurs millions d'euros au budget de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). De même, à compter de 2023, ce secteur deviendra le premier au niveau mondial à compenser toute nouvelle émission de carbone par l'achat d'unités générées par des projets de réduction ou de séquestration carbone. Le coût lié à ces différentes mesures de compensation, répercuté par les compagnies sur le prix du billet d'avion, fait qu'est ainsi intégré dans le prix du billet une partie des externalités négatives de l'aviation. Enfin, dans le contexte de la transition écologique et de celui de la crise sanitaire, le gouvernement entend préparer la rupture environnementale de l'aviation en confortant et en transformant les capacités de toutes les composantes de la filière par un soutien accru à la recherche et l'innovation. L'objectif est de mettre sur le marché un avion neutre en carbone d'ici 2035. À plus court terme, le Gouvernement souhaite accélérer le déploiement de carburants durables pour l'aviation. Le volet verdissement du plan de relance contient de nombreux projets en ce sens. Dans le contexte de la convention citoyenne pour le climat, le Gouvernement porte par ailleurs un projet de loi visant à soutenir la contribution du secteur aérien à la décarbonisation de l'économie (interdiction des vols courts, renforcement de la tarification carbone au niveau européen, interdiction des extensions d'aéroports, mise en place d'une compensation obligatoire des émissions liées aux vols domestiques.)

*Mer et littoral**Soutien financier aux familles des bénévoles de la SNSM morts en mission*

20547. – 18 juin 2019. – Mme Sophie Panonacle attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le bilan humain extrêmement lourd pour les sauveteurs en mer de la station SNSM des Sables d'Olonne embarqués sur le Jack Morisseau vendredi 7 juin 2019. Face à la tempête Miguel, ils ont répondu tous les sept présents. « Quand un marin est en danger, on va le chercher ». Si quatre bénévoles ont pu rejoindre la côte, trois ont péri en mer : Yann Chagnolleau, Alain Guibert, Dimitri Moulic. Le don de leur vie nous oblige. La nomination à titre posthume, par le Président de la République, de ces hommes dans l'ordre national de la Légion d'honneur participe à l'hommage et à la reconnaissance du pays. Au-delà des hommages la vie continue pour les familles. Il faut garder à l'esprit que la SNSM est une association, reconnue d'utilité publique qui assure une mission régaliennne pour sécuriser les côtes françaises. Son budget repose à 80 % sur la générosité des Français. L'État doit reconnaître l'engagement au péril de leur vie des bénévoles, sauveteurs en mer, pompiers volontaires et secouristes. Aussi, comment la prise en charge par l'État, notamment pour assurer le financement des études des enfants, peut-elle intervenir ? De même, elle lui demande quel soutien financier peut être apporté aux conjoints et aux parents. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le naufrage du canot tous-temps *Jack Morisseau* de la SNSM le 7 juin 2019 et la mort de Dimitri MOULIC, Alain GUIBERT et Yann CHAGNOLLEAU, tous trois bénévoles de l'association, ont ému la communauté maritime et la France toute entière. Ces trois sauveteurs étaient intervenus avec quatre de leurs camarades pour secourir un pêcheur en détresse, parti en mer pendant la tempête Miguel. Le président de la République a salué, le 13 juin 2019, lors d'un hommage national, la bravoure et l'esprit de service de ces sauveteurs. Les victimes et les survivants ont été faits chevalier de la Légion d'honneur. Les familles des victimes font l'objet de mesures d'accompagnement spécifiques de la part des services de l'Etat. Au-delà des mécanismes de protection mis en place en interne par l'association (police d'assurance privée), les bénévoles et leurs ayants-droits se voient appliquer les dispositifs de prévoyance de l'ENIM, le régime social des marins, pour les assurances maladies et accidents du travail survenus à l'occasion de leur mission. L'Etat indemnise également les préjudices économique et moral subis par les familles des victimes en reconnaissant aux bénévoles décédés la qualité de collaborateurs occasionnels du service public. Ce soutien financier multiforme doit notamment permettre de prendre en charge les coûts liés à l'éducation et à la scolarité des enfants. Par ailleurs, l'État a proposé la création du statut de pupille de la République qui pourra bénéficier aux enfants des bénévoles de la SNSM décédés au cours d'une opération de sauvetage dans le cadre de la proposition de loi visant à consolider notre modèle de sécurité civile et valoriser le volontariat des sapeurs-pompiers et les sapeurs-pompiers professionnels adoptée le 25 novembre dernier. Les familles des victimes du naufrage des Sables-d'Olonne font l'objet d'une attention toute particulière des services de l'État et sont accompagnées tout au long du processus d'indemnisation. Conscient du rôle majeur de la SNSM dans l'exercice de la mission de sauvetage en mer, l'État continue de travailler à l'amélioration des dispositifs de protection des bénévoles de l'association.

8878

*Animaux**Statistiques sur les collisions entre véhicules et faune*

20689. – 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 les statistiques d'accidentologie entre la faune et les véhicules. Malgré l'arrêté ministériel de 1963 qui impose les panneaux A15b signalant le passage d'animaux sauvages, des milliers d'accidents surviennent chaque année. Ces collisions sont une cause de mortalité importante pour les animaux sauvages. Dans ces cas d'accidents provoqués par le passage de grands animaux sauvages sur la voie publique, la responsabilité du gestionnaire de la voie peut être engagée pour défaut d'entretien normal ou de signalisation. L'office nationale de la chasse et de la faune sauvage, créée en 1972 par le Gouvernement, édicte un certain nombre de règles à respecter en cas de collision. Néanmoins, aucun constat obligatoire n'est prévu donc les lieux de collision ne sont pas répertoriés. Les causes n'étant pas établies, on se prive de tout moyen de résoudre le problème. De plus, il est impossible d'avoir accès à des statistiques récentes car aucun chiffre n'existe depuis 2009, où on comptait 65 000 collisions. Pourtant, la mise en lumière de ces statistiques peut inciter l'application de politiques préventives. Elle souhaite donc savoir si des évolutions sont prévues quant à la récolte de ces données et quelles sont les mesures prises afin de prévenir les collisions entre véhicules et la faune sauvage. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les patrouilles effectuées par les gestionnaires routiers sont une occasion naturelle de recenser les collisions véhicule-faune, de préciser les espèces concernées et leur localisation, afin de détecter les zones d'accumulation de collisions et de prendre des mesures correctives (mise en place de panneaux A15b, installation de clôtures...). Le muséum national d'histoire naturelle a pour cela développé une méthodologie qui a été testée entre 2009 et 2015 par la Direction interdépartementale des routes Est, puis s'est généralisée à d'autres Directions interdépartementales des routes et a été standardisée au niveau national. Elle est basée sur une formation des agents d'exploitation leur permettant notamment de différencier les espèces. Les données sont centralisées par l'Unité Mixte de Service « Patrimoine Naturel » (UMS PatriNat) qui produit des statistiques à destination des écologues. Des départements s'engagent également dans cette démarche, comme les Pyrénées-Atlantiques avec le projet ANIMO.

Pollution

Risques de pollution des côtes maritimes

20861. – 25 juin 2019. – M. Jean-Marie Fiévet alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les risques de pollution des côtes maritimes. Après le naufrage du « Grande America » à 300 kilomètres de La Rochelle en mars 2019, il est important de s'intéresser à la croissance du trafic maritime qui multiplie par conséquent les risques d'accidents. En effet, ce cargo a libéré une nappe d'hydrocarbures mais a également plongé dans l'océan avec son chargement contenant des matériaux nocifs pour l'environnement tels qu'une centaine de tonnes d'acide chlorhydrique et 70 tonnes environ d'acide sulfurique. Malgré les avancées en terme de gestion des crises, il est nécessaire de mettre en place de nouveaux dispositifs de prévention et d'indemnisation des dommages afin de faire face à ces événements qui deviennent de plus en plus fréquents et qui présentent d'importantes conséquences pour l'environnement. Dès lors, il lui demande ce qui peut être mis en place afin de renforcer la prévention et le contrôle des risques routiers maritimes. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les ministères chargés des transports et de la mer sont fortement impliqués sur ces problématiques, tant au niveau national qu'international. En premier lieu, la France veille quotidiennement au respect des normes en vigueur par les navires de charge sur l'ensemble de son espace maritime. En second lieu, elle participe continuellement à l'amélioration des instruments existants dans ce domaine au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment ceux destinés à prévenir la perte de conteneurs en mer et à limiter le risque d'incendie à bord des navires. À cet égard, la France a animé conjointement avec la Commission européenne en juillet 2019, un atelier sur les pertes de conteneurs en mer visant à mobiliser tous les acteurs de cette filière. Elle a également soumis dans le cadre de la coordination européenne une proposition visant à inscrire à l'ordre du jour de l'OMI des travaux sur la détection et le signalement des pertes de conteneurs ainsi que sur la localisation des conteneurs perdus en mer. En ce qui concerne les dispositifs d'indemnisation, le droit actuel repose sur un ensemble de conventions de responsabilité de l'OMI, créant des régimes de responsabilité objective des propriétaires de navire assortis d'obligation d'assurance et d'une limitation de responsabilité. Ces régimes sont établis par les conventions sur la responsabilité civile des propriétaires de navires au titre des dommages de pollution par les hydrocarbures (CLC) et sur le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), la convention "hydrocarbures de soute" (pollutions par hydrocarbures de soute) et la convention de Nairobi (enlèvement des épaves). Cet ensemble doit être complété par la mise en place d'un nouveau dispositif d'indemnisation concernant les dommages causés par des marchandises dangereuses transportées par navire, objet de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). La France engage la procédure de ratification de cette convention, qui n'est pas encore en vigueur. Un article de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation sur les mobilités crée une obligation de déclaration annuelle des substances reçues en France par les entreprises importatrices. Cette obligation permettra de recueillir les données statistiques qui sont nécessaires au dépôt de l'instrument de ratification, et permettra par la suite de lever les contributions au fonds d'indemnisation mis en place par la convention.

Aménagement du territoire

Entretien des ponts en France

20919. – 2 juillet 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 l'entretien des ponts en France. Selon un rapport sénatorial, 25 000 ponts sont dans un état préoccupant en France du fait de leur

dégradation progressive. Il s'agit d'une situation inquiétante puisque nombre d'entre eux présente un danger dû à la vétusté de leur infrastructure. En effet, ce phénomène menace la sécurité des citoyens et représente un budget considérable pour les collectivités. Dès lors, il lui demande si la création d'un fonds d'aide aux collectivités locales est envisageable afin de sécuriser les ponts et si un suivi patrimonial de ces derniers peut être mis en place. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Dans le cadre du plan de relance, l'État a décidé de mobiliser 40 millions d'euros d'ingénierie pour aider les petites communes à connaître leur patrimoine d'ouvrages d'art. Ces communes pourront bénéficier d'un recensement de leurs ouvrages et d'un premier diagnostic de ceux présentant des désordres. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de l'appui en ingénierie proposé aux collectivités par l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT). Elle est pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), établissement public de l'État disposant d'une expertise ancienne et reconnue en voirie et en ouvrages d'art, au service de l'ensemble des collectivités. Pour conduire cette mission, le Cerema travaille en collaboration avec des bureaux d'études privés présents sur l'ensemble du territoire. En lien avec les préfets de départements, délégués territoriaux de l'Agence nationale de la cohésion des territoires, 28 000 communes ont été contactées par le Cerema pour leur offrir de participer au programme. À partir de l'été 2021, le Cerema a organisé la réalisation des visites de recensement pour les communes volontaires, en s'appuyant sur les bureaux d'études privés. À l'issue de cette phase, la commune disposera d'un recensement des ponts et murs de soutènement (murs aval portant la voirie communale) de son territoire et d'une première connaissance de leur sensibilité concernant leur structure. Chaque commune recevra un carnet de santé par ouvrage, initié à partir des premières données recueillies ; ce carnet comprend par ailleurs la trame des étapes à réaliser dans les années à venir (surveillance et entretien). Lorsque des ouvrages seront identifiés comme sensibles au regard de différents critères (état dégradé, structure non visible, type d'ouvrage reconnus « à risques », ouvrages de grandes dimensions), une évaluation plus précise sera proposée aux communes. À l'issue de cette seconde phase d'évaluation, la commune disposera d'un carnet de santé enrichi d'éléments complémentaires pour ses ouvrages les plus sensibles.

Administration

Homologation - Véhicules agricoles et forestiers

21904. – 30 juillet 2019. – M. Yannick Favennec-Bécot attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'obligation qui est faite aux constructeurs de machines agricoles de remettre à jour les dossiers d'homologation selon les nouvelles prescriptions techniques, avant le 31 décembre 2019. En effet cette obligation issue de l'arrêté du 19 décembre 2016 relatif à la réception des véhicules agricoles et forestiers va imposer aux constructeurs de mettre à jour les dossiers administratifs selon un nouveau format de « dossier type » qui n'a été mis à leur disposition qu'en janvier 2019. De plus, certaines nouvelles prescriptions techniques requièrent une modification de la conception des véhicules. La mise à jour des véhicules et des outils de production, cumulée au temps nécessaire de validation et d'homologation, risque d'être difficile à réaliser avant la fin de l'année. En outre, cette obligation va avoir un impact économique fort sur l'entreprise. Tant que l'homologation d'un modèle de véhicule n'est pas prononcée, la production en série ne peut être lancée. Pour certaines entreprises, il s'agit d'une production mensuelle de 50 machines à forte valeur ajoutée (+ de 20 000 euros) qui pourrait être potentiellement arrêtée dans l'attente d'un PV d'homologation. Les entreprises risquent, par conséquent, pour des raisons administratives, de ne pas pouvoir honorer des commandes et de subir des pertes financières qui mettraient en péril leur viabilité. En outre, certaines prescriptions techniques exigent une modification de la conception des machines, ce qui nécessite un investissement non négligeable en ressources financières et humaines. C'est pourquoi, sans remettre en cause le contenu technique de l'arrêté, les constructeurs de machines agricoles demandent un report de l'obligation de ré-homologation des véhicules agricoles neufs au 1^{er} janvier 2021. Aussi, pour ne pas pénaliser ces entreprises et par conséquent les agriculteurs utilisateurs, il lui demande si un allongement du délai pourrait être envisagé. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'arrêté du 19 décembre 2016 définit les dispositions et prescriptions techniques applicables aux véhicules, systèmes et équipements pour ce qui concerne leur réception par type en application du règlement UE n° 167/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Il a également pour objectif de clarifier les prescriptions administratives et techniques applicables aux véhicules agricoles et forestiers pour lesquels une réception nationale reste possible : tracteurs à chenille, tracteurs enjambeurs, remorques et engins interchangeables tractés. L'arrêté précise également les dispositions applicables pour les machines agricoles automotrices (MAGA). Les dispositions de cet arrêté sont obligatoires pour les nouveaux types

de véhicules depuis le 1^{er} janvier 2019 et le sont devenues également pour tous les véhicules neufs le 1^{er} janvier 2020. Afin d'accompagner les services déconcentrés et les constructeurs dans la mise en œuvre des dispositions de l'arrêté et d'assurer une application harmonisée sur l'ensemble du territoire, 5 journées d'information ont été organisées en région fin 2018. Au cours de ces journées, le Centre national de réception des véhicules, a rappelé les évolutions apportées par l'arrêté et présenté des modèles de justificatifs réglementaires à destination des constructeurs. L'engorgement craint de dossiers de mise à jour des réceptions dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement n'a pas eu lieu. La majorité des dossiers n'est requis qu'une simple mise à jour administrative, sans que de nouveaux essais en laboratoire ne soient forcément nécessaires. Les DREAL, le centre national de réception des véhicules, ainsi que l'UTAC lorsque des essais en laboratoire étaient nécessaires, se sont par ailleurs fortement mobilisées pour que la grande majorité du flux des dossiers de mise à jour des réceptions puisse être absorbé.

Pollution

Abrasion des pneumatiques

22346. – 6 août 2019. – **Mme Célia de Lavergne** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la mesure des émissions de particules fines issues de l'abrasion des pneumatiques des transports routiers et leur impact sur la pollution de l'air. Le transport routier contribue à la pollution atmosphérique par l'émission d'oxydes d'azote (NOx) ainsi que de particules nocives pour la santé. Le CITEPA, en 2014, chiffrait à 54 % la part des émissions françaises d'oxyde d'azote émises par le secteur du transport routier. Le caractère cancérigène des particules fines présentes dans l'air n'est plus à démontrer : à l'échelle internationale, l'OMS reconnaît de façon constante leur dangerosité sur la santé humaine, ainsi que la croissance des maladies chroniques et la surmortalité dues à la pollution atmosphérique. Il apparaît toutefois que les émissions polluantes d'origine routière autres que l'échappement sont actuellement assez mal identifiées. C'était d'ailleurs le constat formulé par la mission d'information sur l'offre automobile française dans une approche industrielle, énergétique et fiscale d'octobre 2016 « les émissions polluantes d'origine routière autres qu'à l'échappement ont des effets assez mal quantifiés et fréquemment éludés ». Ces émissions restent mal connues, de par une grande disparité de zones d'émissions et des compositions complexes, qui peuvent différer en fonction de la nature des chaussées. L'institut AirParif intègre par exemple dans ses inventaires - limités à la région Île-de-France - les phénomènes d'abrasion (pneumatiques, plaquettes et disques de freins, également consistances des chaussées). Il relève que l'arrachement de matières du pneumatique lorsqu'il rentre en contact avec la surface de la route, génère des particules caractérisées par une forte concentration d'hydrocarbures, de soufre et de résine naturelle. L'impact de ces phénomènes d'abrasion commence à être pris en compte, dans le cadre de réflexions sur la révision de la norme européenne Euro 7 qui fixe les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules neufs roulants. Cette norme pourrait ainsi prendre en considération la pollution générée par les pneumatiques. En outre, si le déploiement de véhicules électriques et à hydrogène permet de réduire les émissions de particules causées par les gaz d'échappement, il n'a pas incidence sur la pollution particulaire causée par l'abrasion des pneumatiques. Réduire le volume d'émissions de particules requiert de poser et donc d'étudier la problématique dans sa globalité. Face à ces constats, elle souhaiterait connaître les pistes de travail qu'elle envisage pour inciter les organismes publics et indépendants à traiter dans leurs études sur la pollution de l'air, les émissions de particules liées à l'abrasion des pneumatiques et les émissions de gaz d'échappement de manière distincte, et les démarches engagées avec les fabricants de pneumatiques pour réduire les pollutions concernées. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les particules émises lors des freinages des véhicules et par l'usure des pneumatiques représentent une proportion de plus en plus importante des émissions à mesure que les efforts sont faits pour diminuer le nombre de particules fines émises par les moteurs à l'échappement. Des technologies existent déjà pour limiter en partie les émissions dues au freinage comme les ralentisseurs électro-magnétiques qui équipent des poids lourds de 13 t à 44 t, mais ces équipements sont présents avant tout pour leur assurer une performante minimale de freinage lors de longues descentes, et ne sont pas destinés à supplanter les freins à disque. De plus, ces équipements sont difficilement adaptables sur des véhicules plus légers. Afin de faire diminuer les émissions liées à l'abrasion, dont celles provenant du freinage des véhicules, le Gouvernement a mis en œuvre des politiques publiques de soutien à l'innovation aux travers d'outils facilitant et accélérant l'émergence de projets novateurs et porteurs de solutions. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), a en effet inscrit explicitement la thématique des particules hors échappement et notamment celles issues des systèmes de freinage dans l'appel à projet de recherche CORTEA (connaissance, réduction à la source et traitement des émissions dans l'air), avec d'une part, un volet évaluation et caractérisation des émissions et d'autre part, un volet recherche de solutions

technologiques pour réduire ces émissions ou les rendre moins nocives. Au niveau international, s'agissant des émissions en nombre de particules émises lors du freinage des véhicules et par frottement sur la chaussée de leurs pneumatiques, des travaux sont actuellement menés dans différentes instances de normalisation et de réglementation afin de pouvoir caractériser ces émissions et proposer des méthodes de mesures robustes, répétables et applicables à tout type de véhicules, afin de permettre la fixation de valeurs limites d'émissions. On peut notamment citer le « Working party on pollution and energy » dépendant de l'ONU-ECE à Genève et chargé de développer la réglementation internationale en matière de pollution et d'énergie. La France participe ainsi dans cette instance au groupe de travail PMP (particle measurement program). Ce groupe travaille sur le freinage mais également sur l'ensemble des particules (fines et autres) émises lors de l'utilisation du pneumatique sur la chaussée. En outre, la Commission européenne a lancé en 2020 une étude pour développer une méthode de test sur l'abrasion et la durée de vie des pneumatiques en vue d'une future réglementation sur les émissions des pneumatiques, mais qui est plus orientée sur les émissions de micro plastiques que de particules. Les résultats pourront toutefois être utilisés par le PMP pour la partie particules. Le Gouvernement suit avec attention ces travaux de réglementation internationale et est favorable à ce que des mesures d'ordre réglementaire soient adoptées par l'ONU-ECE ou au niveau européen, dans le cadre de l'homologation des véhicules, permettant de limiter le nombre de particules émises par les freins et les pneus des véhicules, notamment au travers du projet de norme Euro 7 relatif aux émissions des véhicules que la Commission européenne doit présenter durant cette année.

Pollution

Dangers autour du projet de zone de stockage de boue le long de l'Escaut

23091. – 24 septembre 2019. – M. Adrien Quatennens interroge Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le projet de stockage de boues à Montagne-du-Nord et Château l'Abbaye. En décembre 2018, une enquête publique a été lancée au sujet de la création d'une installation de stockage de boue le long de l'Escaut par les voies navigables de France (VNF). Ce projet fait face à l'opposition d'élus, d'associations écologistes, et de citoyens. Une pétition a déjà récolté plus d'un millier de signatures. Consultées, les populations de Château l'Abbaye, de Mortagne, de Flines-Les-Montagne et de Thun-Saint-Amand se sont prononcées contre ce projet. A ce jour, la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut maintient son opposition. Toutefois, les habitants de ces communes s'inquiètent qu'une décision préfectorale ne vienne contredire ces délibérations. En effet, selon l'association Nature-Escaut, ce projet est négatif d'un point de vue écologique et sanitaire. En dehors du risque de pollution de la nappe phréatique, il existe des risques et des incidences liées aux boues. Une fois la croûte supérieure des boues asséchée, les micros particules de métaux lourds se dispersent aux vents sur plusieurs kilomètres et entraînent pour les populations concernées un risque de problèmes de santé pendant plusieurs années avant qu'elles ne soient recouvertes d'une couche de terre arable. Pour l'Escaut canalisée l'estimation est de plus de 2 500 000 m³. Il est donc nécessaire de stocker près de 4 000 000 m³ de sédiments, aux taux de pollution plus ou moins importants. Et ce projet s'inscrit dans une zone déjà très polluée en raison de l'implantation des anciennes fonderies de métaux (zinc, plomb) et par le passé, VNF y a déjà déposé des sédiments dont le degré de toxicité reste inconnu. Par ailleurs, les riverains craignent que le chantier, prévu sur 12 mois, engendre une augmentation des émissions de poussières, dangereuses pour la santé. C'est pour ces raisons que l'association Nature-Escaut demande l'application du principe de précaution, défendu par la Constitution. Il lui demande donc les mesures qu'elle compte prendre et les consignes qu'elle entend donner aux représentants de l'État pour protéger la santé des habitants de l'Escaut, prévenir les risques environnementaux, et tenir compte des délibérations locales. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le projet de site de transit de sédiments sur le territoire des communes de Château-l'Abbaye et de Mortagne-du-Nord s'inscrit directement dans le cadre des missions de service public de VNF (Voies navigables de France), puisque le dragage est indispensable à la circulation des bateaux sur le réseau de voies navigables. S'agissant de sédiments inertes, ils ne présentent pas de risque pour la nature des terrains, l'environnement et la santé. Par ailleurs, ce projet n'est pas destiné à recevoir des sédiments en stockage définitif, mais à les assécher et les préparer en vue de leur réutilisation pour différents usages. Les enjeux liés aux nuisances potentielles, à la préservation du cadre de vie, à l'environnement et à l'intégration paysagère ont particulièrement été étudiés et intégrés dans sa conception. Ces études démontrent que les nuisances relatives au chantier, dont les émissions de poussières, seront extrêmement limitées. Ainsi, l'avis de l'autorité environnementale du 12 septembre 2018 souligne que les choix opérés ont permis de mettre en œuvre une démarche pertinente et efficace d'évitement des incidences. Une enquête publique s'est tenue du 19 novembre au 19 décembre 2018. Celle-ci a fait l'objet d'une large communication. Le commissaire enquêteur a rendu son rapport public le 14 janvier 2019 et a émis un avis

favorable à la demande d'autorisation environnementale unique. Le projet a ainsi fait l'objet d'une déclaration d'intérêt général valant déclaration de projet le 2 septembre 2019 par arrêté du 29 août 2019. Dans le cadre de ce projet, les autorités et VNF ont régulièrement informé le public et tenu des concertations avec les différents acteurs, notamment les maires des communes concernées, les représentants de la Communauté d'agglomération de la Porte de Hainaut et le parc naturel régional Scarpe Escaut. Ainsi, à l'issue de l'enquête publique qui a lieu fin 2018, une réunion de concertation s'est tenue le 9 mai 2019 sous la présidence du sous-préfet de Valenciennes avec l'ensemble des acteurs du territoire, dont l'association Nature-Escaut. L'arrêté préfectoral du 25 octobre 2019 a autorisé l'exploitation d'une installation de transit et de stockage de sédiments, en imposant des prescriptions permettant de contrôler son impact sur l'environnement. Il impose notamment une caractérisation des sédiments avant admission, afin de qualifier leur état de pollution. Les eaux polluées issues des zones de traitement des sédiments sont collectées et traitées. Les rejets vers les nappes d'eaux souterraines sont interdits, afin de les préserver. Un programme de surveillance des retombées atmosphériques incluant l'analyse des teneurs en métaux et hydrocarbures dans les poussières est imposé. L'ensemble de ces prescriptions a pour objectif de préserver l'environnement et la santé des habitants. Toutes les dispositions seront prises pour éviter les impacts sur l'environnement à l'occasion de la réalisation de ce projet, nécessaire à l'exploitation des voies navigables permettant le report modal des marchandises vers la voie fluviale et limitant de ce fait les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Transports urbains

Trottinette tout terrain

23134. – 24 septembre 2019. – **Mme Emmanuelle Ménard** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les règles d'utilisation des trottinettes électriques. En effet, l'article 22 du projet de loi des mobilités prévoit la rédaction d'un décret afin d'adapter la législation aux différentes sortes de mobilités actives. Aucune différenciation n'est faite entre les trottinettes de ville et les trottinettes tout terrain. Pourtant, les trottinettes urbaines et les trottinettes tout terrain ne sont ni équipées, ni utilisées de la même façon. Les trottinettes de ville sont vues comme un moyen de transport, au même titre que les vélos par exemple. Les trottinettes tout terrain ont, quant à elles, pour but de proposer et de développer un tourisme dit « doux ». Aujourd'hui, l'activité des trottinettes électriques tout terrain se développe rapidement et crée de nombreux emplois. Plus de 200 professionnels en proposent la location à l'instar d'entreprises comme Dalitrott ou Trot'rando 34 à Béziers pour faire découvrir le patrimoine culturel biterrois de façon originale. Concrètement, les trottinettes urbaines sont équipées de petites roues, là où les trottinettes tout terrain possèdent des roues d'un diamètre identique aux vélos, soit 24 pouces. Elles sont plus volumineuses que les trottinettes urbaines, et offrent ainsi une plus grande stabilité aux usagers. Contrairement aux trottinettes de ville, les trottinettes tout terrain sont équipées de freins à disques, semblables à ceux utilisés sur les vélos. Enfin, les trottinettes tout-terrain sont bridées à 25 km/h, évitant tout excès, contrairement aux trottinettes de villes qui peuvent rouler jusqu'à 35 km/h quand ce n'est pas 40 km/h. Les trottinettes tout terrain sont donc plus sûres. Il serait donc souhaitable qu'elles bénéficient d'une législation distincte de celle des trottinettes de ville pour ne pas porter préjudice à leur développement. Elle lui demande donc de veiller à différencier les modes de transport dans le décret d'application qui résultera de la loi mobilité. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), publiée au *Journal Officiel* le 26 décembre 2019, répond à une ambition fixée par le Président de la République : améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, accessibles à tous, moins coûteux et plus propres. Le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel a défini ces nouveaux services dans le code de la route, fixé notamment les règles de circulation et de stationnement de ces nouveaux engins, ainsi que leurs caractéristiques techniques et précisé les sanctions en cas de non-respect de ces règles et les dérogations possibles en matière de circulation. Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins doivent notamment être bridés à 25 km/h. La création de cette réglementation dédiée permet de lutter contre les comportements dangereux régulièrement observés, d'aller vers une utilisation plus responsable des engins de déplacement personnel et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, et en particulier les plus vulnérables. Enfin, les loisirs hors route ouverte à la circulation publique restent tout à fait autorisés avec des engins hors catégorie « engins de déplacement personnel motorisés ». Il n'est donc pas prévu une réglementation spécifique pour les trottinettes « tout terrain ».

*Transports ferroviaires**Grève de la gratuité*

24307. – 5 novembre 2019. – M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le droit de retrait exercé le 18 octobre 2019 par de nombreux personnels de la SNCF mobilisés par plusieurs syndicats et perturbant profondément le service public de transport ferroviaire, aussi bien pour les usagers du quotidien que pour les vacanciers de la Toussaint. Ce mouvement social inopiné a provoqué une grande colère parmi les citoyens, empêchés de se déplacer sans avoir pu s'organiser en amont alors qu'ils sont déjà exaspérés par des conditions de transport au quotidien indignes d'un grand pays comme la France ; conditions qui ne cessent de se dégrader malgré le coût grandissant des billets. Néanmoins, la colère des Françaises et des Français ne les a pas empêchés de comprendre les raisons légitimes de ce droit de retrait, à savoir des conditions de sécurité dégradées au sein de la SNCF. Alors que les citoyens n'éprouvaient aucune inquiétude quant à la sécurité du réseau ferroviaire français, les tragédies de Brétigny et du test LGV près Strasbourg, la multiplication des accidents graves et la publication de rapports alarmants sur l'état des voies et des matériels, ont profondément dégradé la confiance envers la sécurité des trains en France. Cette défiance est d'autant plus forte que l'absence systématique de sanctions envers les responsables, en particulier les cadres dirigeants, est à la fois intolérable et injustifiable. M. Pépy, dont les mandats successifs auront été marqués par les accidents évoqués, va finir sa carrière sans jamais avoir dû rendre de comptes sérieux à la Nation. Autrement dit, les citoyens comprennent très bien que l'inquiétude et la colère des personnels de la SNCF quant à leur sécurité, sont justifiés et visent à défendre l'intérêt général. Néanmoins, ils ne supportent plus les mouvements sociaux qui perturbent le trafic, empêchent tout un chacun de travailler, d'aller chercher ses enfants, engendrant de lourdes pertes financières, des difficultés familiales et un stress permanent. Pour éviter ces graves perturbations, des associations d'usagers comme La fédération des usagers des transports et des services publics (FUT-SP), présidée par M. Jean-Claude Delarue, et des syndicats suggèrent ainsi de légaliser la « grève par la gratuité ». Cette disposition permettrait d'offrir aux personnels de la SNCF et d'autres services publics un nouveau moyen d'exercer leur droit constitutionnel et citoyen à la mobilisation sociale tout en assurant la pérennité du service public, en l'occurrence la bonne circulation des trains. La « grève par la gratuité » autoriserait les personnels de la SNCF, de la RATP ou de tout autre service de transport à travailler tout en n'effectuant pas les opérations de contrôle. Ce mode de grève inédit pourrait naturellement être encadré pour éviter les abus éventuels après avoir fait les études d'impact idoines et mené une concertation rapide avec les partenaires sociaux et les associations d'usagers. Contrairement à un lieu commun, la grève par la gratuité aurait un coût final bien moindre pour la SNCF et surtout pour la collectivité que les grèves traditionnelles qui dégradent fortement ou paralysent les transports. En effet, la paralysie des transports publics, en particulier en Île-de-France, entraîne des millions d'heures de travail perdues dans tous les secteurs d'activités, une dégradation de l'image de l'attractivité économique et touristique de la France, des surcoûts considérables pour les familles pour garder les enfants, se déplacer. Ainsi, la légalisation de « la grève par la gratuité » serait une grande avancée sociale et économique pour le pays tout en soulageant les usagers des transports de l'enfer des mouvements sociaux. La grève des urgences donne d'ailleurs une bonne illustration qu'il est possible de faire connaître aux Français des revendications pour faire pression sur le gouvernement tout en assurant la qualité du service public. Aussi, il lui demande si le Gouvernement est prêt à envisager enfin de légaliser « la grève par la gratuité », proposition consensuelle qui permettrait d'éviter, à l'avenir, l'exaspération des usagers et le pourrissement des mouvements sociaux. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement n'envisage pas d'introduire le droit de « grève par la gratuité » dans les transports terrestres réguliers de voyageurs qui bénéficient déjà d'un régime spécifique créé par la loi n° 2007-1224 qui s'est efforcée de concilier deux principes constitutionnels (le droit de grève et la continuité du service public), en instaurant un dispositif visant à généraliser les procédures de dialogue social et de prévention des conflits, à organiser les services de transports terrestres en cas de grève ou de perturbations prévisibles du trafic ainsi qu'à garantir aux usagers le droit à une information de qualité sur les services assurés. La « grève par la gratuité » bouleverserait profondément l'exercice du droit de grève. Tout mouvement de grève se caractérise en effet par la cessation concertée du travail en vue d'obtenir la satisfaction de demandes professionnelles. En l'espèce, les salariés exerçant ce type de grève n'arrêteraient pas le travail. La « grève par la gratuité » ne pourrait être considérée comme une grève sans qu'un arrêt du travail total soit constaté. La « grève par la gratuité » engendrerait aussi une différence de traitement entre salariés grévistes et salariés non-grévistes, ce qui poserait un souci d'équité. En effet, il paraît difficilement envisageable que les salariés grévistes et non-grévistes soient présents sur leur poste de travail en assurant dans la majorité des cas la totalité de leurs missions alors que seuls les salariés non-grévistes percevront une rémunération. En outre, dans le cas où l'exécution du contrat de travail ne serait pas remplie par les grévistes, par exemple des agents de contrôle en gare ou à bord laissant des usagers prendre les transports sans titre valide, la

présence même de ces agents grévistes aux côtés d'agents non-grévistes rendrait la situation délicate. Enfin, la gratuité risquerait d'entraîner une affluence de voyageurs difficilement maîtrisable par les entreprises de transport avec des impacts potentiels sur la sécurité.

Transports routiers

État inquiétant du réseau routier français

24482. – 12 novembre 2019. – Mme Patricia Lemoine attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'état inquiétant du réseau routier français. Classée première en 2012, la France se retrouve aujourd'hui seulement à la 18^{ème} place du classement mondial sur l'état des routes établi par le Forum économique international. Elle perd ainsi onze places par rapport à l'année 2018. Si ce classement résulte d'une méthodologie basée sur la perception de l'état du réseau routier par un panel représentatif (celle-ci passant de 6,6 sur 7 en 2012 à 5,4 en 2019), la chute de rang dans ce classement ne fait que confirmer les conclusions de l'audit commandé en 2018 par la direction des infrastructures. En effet, cet audit tirait la sonnette d'alarme sur plusieurs points inquiétants, dont notamment la vétusté des routes avec une moyenne de 13,3 ans sur le réseau départemental mais également l'état critique de 17 % des routes et 7 % des ponts qui nécessitent des réparations structurelles. Cette situation résulte du sous-investissement chronique de l'État dans ces différentes infrastructures. A titre d'illustration, l'association « Routes de France » expliquait que si 15 milliards d'euros étaient investis chaque année pour l'entretien du réseau routier, cette somme ne représentait seulement que 0,6 % de la valeur totale du réseau. L'état actuel des routes est également dû en partie à l'augmentation croissante du nombre de véhicules circulant dessus, celui-ci augmentant de 5 % entre 2002 et 2017. Si Mme la ministre de la transition écologique et solidaire a dernièrement annoncé un grand plan de sauvegarde des routes nationales visant à débloquer 1 milliard d'euros pour les routes, cette somme ne semble pas suffisante pour enrayer la dangereuse dégradation du réseau routier. Elle lui demande donc quelles mesures supplémentaires il compte mettre en œuvre pour répondre à cette problématique majeure qui touche à la sécurité même de tous les Français au quotidien.

Réponse. – L'audit du réseau routier national commandé par le Gouvernement a montré que le sous-investissement cumulé depuis plusieurs années est manifeste. La loi d'orientation des mobilités (LOM) votée par le Parlement traduit, en termes de programmation des infrastructures, la priorité donnée par le Gouvernement à l'entretien et à la modernisation des réseaux existants, notamment le réseau routier national non concédé, afin de répondre au plus près aux attentes des territoires et des usagers. C'est pourquoi, une trajectoire financière pour l'entretien et la régénération du réseau routier national a été fixée en progression à 850 M€ jusqu'en 2022 puis à près d'un milliard d'euros par an à partir de 2023. La trajectoire financière associée au projet de loi d'orientation des mobilités prévoit également un effort particulier pour la régénération des axes de désenclavement des territoires doté de 1 milliard d'euros sur 10 ans. Ces crédits visent à améliorer la qualité de la desserte, par les routes, des villes moyennes et des territoires ruraux. Sur le volet des investissements, le plan de relance donne encore plus de capacité à agir avec les collectivités. Il augmente les montants conséquents qu'avait déjà prévus la LOM. En particulier, une enveloppe de 350 M€ a été fléchée pour la modernisation des infrastructures routières et des ponts dont une aide de 40 M€ destinée aux collectivités pour le recensement et l'évaluation des ouvrages. Cet engagement financier conséquent s'accompagne d'une véritable politique d'anticipation portée par le ministère des transports pour faire face à la dégradation du réseau routier. Les gestionnaires sont pleinement mobilisés et établissent des programmes d'améliorations d'itinéraires sur trois à cinq ans présentant les interventions d'entretien prioritaires à réaliser en application de la politique d'entretien nationale. Ces programmes sont réactualisés au fur et à mesure de l'évolution du patrimoine. Par ailleurs, porté par l'innovation, le secteur des infrastructures et des travaux publics est en pleine mutation et ne cesse d'innover pour une meilleure durabilité de nos routes : nouveaux matériaux et enrobés, maintenance prédictive, recyclage des chaussées, bétons verts, solutions de captation d'énergie par la route. Ces innovations routières contribueront à dessiner l'avenir de ce secteur essentiel pour notre vie quotidienne.

Sécurité routière

Régime pour les trottinettes utilisées dans le cadre du tourisme vert

25335. – 17 décembre 2019. – M. Fabrice Brun attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la réglementation relative aux nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI). Selon l'avis exprimé par la Commission européenne le 12 juillet 2002 et les directives et législations actuellement en vigueur, les NVEI, catégorie comprenant les gyropodes, les gyroroues,

le *skate* électrique et la trottinette électrique - ne sont pas considérés comme des « véhicules terrestres motorisés », donc ne sont pas autorisés sur les voies de circulation (chaussée, piste cyclables...), celles-ci étant réservées aux vélos et véhicules disposant d'une immatriculation. En revanche, l'utilisation des NVEI est tolérée sur les trottoirs et les zones piétonnes à condition : de ne pas gêner les piétons, de respecter les règles relatives à ces derniers et de ne pas dépasser une vitesse maximale de 6 km/h (articles R. 412-34 et R. 412-43 du code de la route). Toutefois, au regard du développement en ville des trottinettes et de la multiplication des accidents, le Gouvernement a indiqué qu'il entendait créer, pour ces engins de déplacement, une nouvelle catégorie de véhicule dans le code de la route. Ces véhicules pourraient circuler sur les pistes et bandes cyclables et les zones à 30 km/h mais pas sur les trottoirs. De même l'accès à la chaussée pourrait être conditionné au port obligatoire d'équipements de protection individuelle et au respect par les engins d'exigences en matière de sécurité. Le statut de ces engins, leurs équipements, leurs règles de circulation ainsi que les éventuelles obligations d'équipements de leurs utilisateurs doivent ainsi être précisés dans un décret en cours de finalisation. Si les réflexions en cours prennent bien en compte la problématique urbaine des trottinettes, elles semblent faire l'impasse sur les trottinettes utilisées dans les zones touristiques rurales. Dans ces dernières, et notamment dans des départements comme l'Ardèche, les professionnels mettent à disposition des touristes des trottinettes équipées de grandes roues et de suspensions, elles sont similaires aux vélos tout terrain. Ces NVEI adaptés aux zones touristiques permettent à leurs usagers de se promener en campagne, sur les axes communaux et départementaux afin de faire découvrir le patrimoine local. La crainte des professionnels de ces secteurs est qu'une réglementation conçue pour encadrer la pratique de la trottinette dans les métropoles mette en péril leurs activités en milieu rural. C'est pourquoi il lui demande si dans le cadre de la rédaction du décret précité, le Gouvernement serait disposé à prévoir un régime spécifique pour les NVEI utilisés dans le cadre du tourisme vert.

Réponse. - Le décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel a défini ces nouveaux services dans le code de la route. Il fixe notamment les règles de circulation et de stationnement de ces nouveaux engins, ainsi que leurs caractéristiques techniques et précise les sanctions en cas de non-respect de ces règles et les dérogations possibles en matière de circulation. Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins doivent notamment être bridés à 25km/h. Ils sont interdits de circuler sur le trottoir, sinon ils doivent être tenus à la main. En agglomération, ils ont obligation de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. À défaut, ils peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h. Hors agglomération, leur circulation est obligatoire sur les voies vertes et les pistes cyclables. Cependant, l'autorité investie du pouvoir de police (selon le cas le maire, le président de l'intercommunalité, le président du département, le préfet) peut autoriser les engins de déplacement personnel motorisés à rouler sur certaines portions d'une route dont la vitesse maximum est inférieure ou égale à 80km/h, si l'état de la chaussée et le trafic le permettent. Dans ce cas, le port du casque, d'un gilet jaune de signalisation, l'allumage des lumières de la trottinette ainsi qu'une lumière additionnelle deviennent obligatoires. La création de cette réglementation dédiée permet de lutter contre les comportements dangereux régulièrement observés, d'aller vers une utilisation plus responsable des engins de déplacement personnel et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, et en particulier les plus vulnérables. Enfin, les loisirs hors route ouverte à la circulation publique restent tout à fait autorisés avec des engins hors catégorie « engins de déplacement personnel motorisés ». Il n'est donc pas prévu une réglementation spécifique pour les nouveaux véhicules électriques individuels utilisés dans les zones touristiques rurales.

8886

Transports ferroviaires

Aménagement ferroviaire du nord toulousain

26390. - 4 février 2020. - M. Jean-François Portarrieu attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'aménagement ferroviaire du nord toulousain. En effet, actuellement, la circulation des TGV, TET, TER et des trains de marchandises sature aux heures de pointe la section existante entre Saint-Jory et Toulouse-Matabiau, qui compte 2 ou 3 voies, et ne permet pas la mise en place de missions TER périurbaines. De plus, les aléas d'exploitation ont des impacts très importants sur la qualité du service aux voyageurs. Dans ce cadre, le grand projet ferroviaire Sud-Ouest a pour ambition l'amélioration des transports du quotidien au nord de Toulouse par des aménagements programmés. Ceux-ci ont pour objectifs de fluidifier le trafic, augmenter la capacité de la ligne et améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs de l'agglomération. Concrètement, ce projet prévoit la mise à 4 voies entre Saint-Jory et la gare Toulouse-Matabiau ainsi que le réaménagement de plusieurs points d'arrêt (Castelnaud d'Estrétefonds, Saint-Jory, Fenouillet/Saint-Alban, Lacourtenourt, Lalande-l'Eglise et Route de Launaguet). Il permettra ainsi de poursuivre l'évolution des services TER et à terme d'augmenter la fréquence des

dessertes périurbaines entre Toulouse et Castelnau d'Estrètefonds. Par la multiplication des voies pour répartir la circulation, une meilleure desserte périurbaine et une plus grande régularité de circulation, les voyageurs auront accès à un service de meilleure qualité. Dans ce cadre, il souhaiterait connaître sa position sur ce projet structurant pour le territoire.

Réponse. – Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) est un vaste programme de plus de 13 Mds€ constitué des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Espagne et des aménagements de la ligne existante au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT), visant principalement à apporter une desserte plus performante et durable aux territoires du Sud-Ouest. La loi d'orientation des mobilités (LOM), publiée au *Journal Officiel* le 26 décembre 2019, donne la priorité à la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. S'agissant des grands projets, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle proposée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui préconise une réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien. Ainsi, dans le cadre de la réalisation du GPSO retenu parmi les projets prioritaires par le COI, SNCF Réseau poursuit les études et les travaux qui concourent à la réalisation des AFNT qui visent l'amélioration de la desserte sur l'axe Toulouse Matabiau-Castelnau d'Estrètefonds. En particulier, SNCF Réseau doit remettre à l'été 2021, une feuille de route présentant des solutions d'optimisation du calendrier de leur réalisation en cohérence notamment avec l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro de Toulouse. Pour financer ces opérations et anticiper les acquisitions foncières nécessaires au projet, l'État a déjà mis en place plus de 34 M€ d'autorisations d'engagement. Au printemps 2021, l'État s'est engagé à soutenir le projet GPSO à hauteur de 4,1 Md€, comprenant la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, ainsi que les deux nœuds ferroviaires AFNT et AFSB. Pour aller au-delà, l'article 4 de la LOM prévoit la possibilité de créer des établissements publics locaux établis par voie d'ordonnance permettant notamment d'accélérer la réalisation de grandes infrastructures par la mise en place de ressources fiscales dédiées. Des discussions sont en cours avec les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie pour étudier cette possibilité. Enfin, l'étoile ferroviaire de Toulouse pourra bénéficier de financements complémentaires dans le cadre du plan de relance au titre duquel le ministère des transports mobilise une enveloppe spécifique de 30 M€ au niveau national pour accélérer la mise en œuvre de « services express métropolitains ». Ces moyens supplémentaires permettront d'aider les collectivités locales qui souhaitent s'inscrire dans cette démarche à réaliser de premières améliorations sur les infrastructures et également à conduire les études préparant la programmation d'opérations dans la contractualisation avec l'État en matière de mobilité qui prendra le relais des actuels contrats de plan État-Région à partir de 2023.

8887

Transports ferroviaires

Desserte TGV de la gare Nîmes centre

26615. – 11 février 2020. – M. Philippe Berta attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'inquiétude de beaucoup de Nîmois quant au devenir de la gare Nîmes centre, suite à l'ouverture de la gare Nîmes Pont du Gard. Depuis l'ouverture de la nouvelle gare, les usagers des lignes TGV constatent la suppression de nombreux trains à destination ou au départ de Nîmes centre, au profit de la gare Nîmes Pont du Gard, cette modification rallongeant considérablement le temps de trajet des Nîmois et des touristes souhaitant se rendre dans la ville. Les TGV actuellement maintenus par la SNCF ne correspondent, souvent, pas aux besoins des usagers, notamment sur les horaires de fin de journée. Il lui demande, par conséquent, quels sont les engagements du Gouvernement et de la SNCF quant au maintien, sur le court, moyen et long terme, d'un niveau satisfaisant de liaisons TGV, sur l'ensemble de la journée, avec la gare Nîmes centre.

Réponse. – Dans le prolongement de la mise en service en juillet 2018 de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Nîmes et Montpellier et de la gare de Montpellier Sud de France, la gare de Nîmes Pont du Gard a ouvert aux voyageurs le 15 décembre 2019. L'ouverture de la gare nouvelle de Nîmes Pont du Gard s'est traduite par une amélioration globale de la desserte de Nîmes. En 2019, Nîmes était desservie par 10 allers/retours TGV avec Paris. Avec la gare nouvelle, le service annuel 2020 a permis de renforcer l'offre en conservant 9,5 allers-retours avec TGV INOUI et SNCF RENFE en coopération, tandis que 3,5 allers-retours OUIGO assurent en plus une liaison entre Paris-Nîmes-Montpellier. Le service annuel 2021 a conservé ces 13 allers-retours. L'offre est restée par ailleurs équilibrée entre les gares nouvelles et historiques de Montpellier et Nîmes et les deux agglomérations ont continué de bénéficier d'une fréquence à l'heure quasi systématique. Par ailleurs, la desserte Montpellier – Nîmes centre – Lyon a gagné une fréquence en semaine en 2021, temporairement suspendue du fait de l'adaptation de l'offre TGV dans le cadre de la crise sanitaire, avec un départ TGV INOUI de Montpellier Saint Roch à 05h27 et

de Nîmes centre à 05h55, à destination de Lyon Part Dieu (arrivée à 07h20). Ainsi l'offre initiale 2021 était composée de 6 allers-retours entre Lyon – Nîmes centre – Montpellier Saint Roch, et 5 allers-retours entre Lyon – Nîmes Pont du Gard – Montpellier Sud de France. Avec la transformation du groupe SNCF en société anonyme mise en place par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, le Gouvernement a souhaité donner plus de marges de manœuvre à la SNCF et la responsabiliser dans ses choix d'organisation. Il n'en reste pas moins attentif à ce que le niveau d'offre permette de répondre aux besoins de mobilité dans les territoires. Ainsi, l'ouverture de la ligne à grande vitesse et des gares nouvelles a bien été synonyme d'une amélioration globale des dessertes pour les Nîmois, en préservant un rôle essentiel pour la gare de Nîmes centre.

Transports aériens

Projet de terminal 4 de l'aéroport Roissy-CDG

26821. – 18 février 2020. – M. Jacques Marilossian attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le projet d'extension de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle avec la création d'un nouveau terminal 4 qui pourrait être mis en chantier dès 2021. Un collectif de dix-sept associations a interpellé les parlementaires sur ce projet porté par le groupe Aéroports de Paris (ADP). Ce projet aurait des conséquences « dramatiques » selon le collectif pour l'environnement : hausse des particules fines (+11 %) et d'oxyde d'azote (+30 %) avec un trafic aérien en hausse de 40 %, ainsi qu'un accroissement des nuisances sonores nocturnes pour les Franciliens (+13 % par rapport à 2017). Le groupe Aéroports de Paris a pris de son côté une série d'engagements pour analyser et réduire les nuisances sur l'environnement et sur les riverains que provoquerait ce projet, ainsi qu'une meilleure information des riverains sur les aéronefs volant par tranche horaire. Le collectif estime, pour sa part, que le projet du groupe ADP va à l'encontre de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) qui définit une trajectoire de réduction des gaz à effet de serre jusqu'à 2050. Le collectif exige un « vrai débat public » autour de ce projet. Il souhaite connaître sa position à ce sujet afin de répondre aux inquiétudes de ces associations.

Réponse. – Le développement durable du transport aérien constitue un enjeu majeur. À ce titre, la lutte contre l'impact climatique, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique engendrés par le secteur demeure l'une des priorités du Gouvernement. Du fait de la présence de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle, principale porte d'entrée sur le territoire français, la situation de l'Île-de-France fait l'objet d'une attention particulière. Concernant le projet de Terminal 4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, l'Autorité environnementale a rendu un avis défavorable, évoquant les conséquences environnementales, sanitaires et économiques du projet. Ce rapport pointe en effet plusieurs points d'attention, qui nécessitent d'être étudiés. Par ailleurs, la crise de la Covid-19 a fortement impacté l'économie du transport aérien. L'Association internationale du transport aérien (IATA) estime – à date – que le trafic ne re-atteindra pas son niveau antérieur à la crise avant 2024. Plusieurs incertitudes planent également quant aux prochaines pratiques professionnelles et touristiques de nos concitoyens. Aussi, alors que ce projet de Terminal prévoyait l'accueil de 40 millions de passagers en 2030, des réévaluations seront nécessaires. Le projet ne se justifie plus tel qu'il était envisagé et devra faire l'objet d'une révision en profondeur, afin d'intégrer les éléments mentionnés précédemment ainsi que les nouvelles opportunités permises par l'accueil d'avions moins polluants – utilisant des carburants verts par exemple. ADP reverra ainsi son projet pour tenir compte de ces nouveaux enjeux.

Sécurité routière

Propreté des abords des routes

27416. – 10 mars 2020. – M. Jean-Luc Lagleize alerte M. le ministre de l'intérieur sur l'état préoccupant des abords des routes en matière de propreté. Depuis de nombreuses années, les incivilités se développent sur le réseau routier, se traduisant par l'amoncellement de déchets sur les routes et à leurs abords (bandes d'arrêts d'urgence, voies réservées aux secours et services, espaces laissés libres sous les ouvrages pour leur entretien). Par exemple, ce ne sont pas moins de 20 000 tonnes de déchets qui sont ramassées chaque année sur les seules autoroutes et routes nationales en Île-de-France. Cela représente environ 1 800 camions-bennes à ordures ménagères. Ces déchets proviennent de l'incivilité de personnes et professionnels peu scrupuleux qui déposent leurs déchets ménagers ou industriels sur des dépôts sauvages au bord des routes et des autoroutes ; de l'incivilité des usagers qui jettent par la fenêtre de leur véhicule, ou encore du nettoyage de terrains illégalement occupés. Cette situation peut mettre en cause les conditions de sécurité des usagers. En effet, les dépôts sauvages empêchent la circulation des services de secours, des forces de l'ordre et des agents de l'État et des collectivités territoriales sur certaines voies de service, retardant leurs interventions d'urgence auprès des usagers. De plus, l'accumulation de déchets courants (bouteilles,

emballages, etc.) empêche parfois l'évacuation des eaux de pluie et provoque des inondations sur la chaussée. Cette situation dégrade également l'environnement et le cadre de vie des Français, qui passent tous les jours devant les déchets et qui habitent parfois à proximité d'un dépôt sauvage. Cette situation dégrade enfin l'image de la France aux yeux des nombreux visiteurs qui découvrent le pays. Face à cette situation, l'État et les collectivités territoriales se doivent de multiplier les actions pour la propreté des routes et de leurs abords et de prendre des mesures fortes pour renforcer et pérenniser la propreté des routes. Cela passe aussi par des actions préventives et dissuasives afin d'empêcher ou de rendre très difficile physiquement le dépôt de déchets, en renforçant le clôturage des abords de la route, ou encore en condamnant l'accès à certains espaces. Cela passe enfin par la sensibilisation des citoyens, les premiers acteurs de la propreté des routes, qui doivent être sanctionnés systématiquement en cas d'infraction. Il l'interroge donc sur les intentions du Gouvernement pour remédier à l'état préoccupant des abords des routes en matière de propreté. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le réseau routier national (RRN) est confronté à un problème spécifique récurrent d'accumulation de déchets à ses abords, compte tenu notamment des incivilités et des moyens budgétaires limités pour assurer fréquemment leur enlèvement. Les déchets observés le long du réseau routier sont généralement dus aux dépôts sauvages des entreprises du BTP, aux camps illicites et aux incivilités des usagers de la route. Les dépenses liées au nettoyage du RRN non concédé n'ont cessé de s'accroître depuis quelques années. Sur le RRN francilien, géré par la direction des routes Île-de-France (DiRIF), un budget annuel moyen de 12 M€ est désormais consacré par l'État pour assurer le nettoyage du réseau routier et de ses dépendances. Dans le cadre d'un protocole avec la Région Île-de-France, la DiRIF s'est engagée, en 2017, à améliorer la qualité du service rendu sur le RRN francilien. En 2017, deux passages de balayage sur les chaussées de la section courante, et généralement sur les bretelles, et un passage d'entretien de la zone de 1,5 m en rive et terre-plein central (TPC) ont été réalisés. 12,5 M€ ont ainsi été consacrés par la DiRIF au nettoyage de 18 300 tonnes de déchets sur le RRN francilien, dont 2 M€ pour des opérations de nettoyage, après évacuation, de zones occupées de manière illicite. En 2018, le Gouvernement s'est engagé, sur les axes routiers desservant les aéroports franciliens, à aller au-delà des opérations déjà prévues dans le cadre du protocole avec la Région Île-de-France. Ainsi, trois passages de nettoyage ont été réalisés en 2018 sur les axes desservant l'aéroport de Paris-Orly (A6a/A6b/A106) pour un coût supplémentaire de 200 K€. En 2019 et en 2020, ce niveau de service a été reconduit et étendu aux axes desservant l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle (A1/A3), pour un coût supplémentaire de 500 K€. Afin de sensibiliser les usagers de la route, des panneaux d'information sur les sanctions encourues en cas de dépôt sauvage ont été déployés sur la trentaine de sites les plus exposés aux dépôts sauvages le long des autoroutes desservant les aéroports franciliens. Un dispositif de suivi et d'évaluation de l'évolution de l'état de propreté aux abords de ces axes routiers a également été mis en place par la DiRIF. Sur le RRN géré par la direction interdépartementale des routes sud-ouest (DIRSO), les enjeux liés aux déchets se concentrent essentiellement sur le périphérique toulousain. Pour y faire face, les prestations de nettoyage sont externalisées : chaque commande de balayage par aspiration sur les voies et la bande d'arrêt d'urgence coûte 100 K€ et le coût annuel de ramassage des déchets dans les espaces verts s'élève à environ 15 K€. En 2018, la DIRSO a eu recours à une association pour mener une campagne de ramassage des déchets mobilisant dix jeunes en difficulté sur une semaine et qui avait donné satisfaction. Toutefois, l'association n'a pas souhaité reconduire la démarche. Sur le reste du RRN géré par la DIRSO, la veille sur l'état de propreté des routes est complétée par les interventions réalisées par les agents d'exploitation dans le cadre des patrouilles quotidiennes ou d'actions spécifiques. Par ailleurs, des bennes de collecte de déchets sont installées sur les aires de repos et un partenariat a été noué avec les collectivités intéressées pour assurer leur ramassage. La lutte contre les dégradations s'avère un problème de tous. Pour y faire face et corriger les incivilités croissantes des usagers, les autorités en charge des polices générales, préfets et maires, et des polices spécialisées, dont la police de la route, ont été sensibilisées afin d'enrayer la montée de la dépose illégale des déchets.

Transports par eau

Développement du réseau fluvial français

30107. – 2 juin 2020. – **Mme Nadia Essayan** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le développement et la pérennisation du tourisme fluvial suite à un courrier de l'Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures. Cette filière a été lourdement affectée successivement par la sécheresse en 2019 et la crise sanitaire du coronavirus en 2020. L'association déplore le manque d'entretien et de modernisation des voies navigables françaises et la faiblesse des moyens que l'État y consacre. Le fret et le tourisme fluvial, en plus d'avoir un impact réduit sur l'environnement, participent vivement à l'attractivité des régions, de la gastronomie, du patrimoine, de la culture et du développement des activités de loisirs le long des voies d'eau. Le département du Cher, comme beaucoup d'autres, compte sur l'aménagement et une meilleure exploitation de cette richesse

naturelle pour renforcer l'attractivité du territoire mais il faut pour cela un soutien financier plus important. À l'heure où la relance économique est plus que jamais d'actualité, elle souhaiterait savoir si un effort supplémentaire est prévu pour la régénération, la modernisation et l'entretien des voies navigables françaises. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Voies navigables de France (VNF) entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisés, 4 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public fluvial. L'État souhaite promouvoir, moderniser et développer ce mode de transport. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables en vue d'améliorer progressivement l'état du réseau, de le rendre plus résilient aux effets du changement climatique, tout en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. De plus, dans le cadre du plan de relance de l'économie, 175 M€ sont dédiés au secteur fluvial sur le réseau confié à VNF. Ces moyens supplémentaires apportés par le plan de relance permettent d'anticiper la réalisation de près de 100 opérations et ainsi d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau et de contribuer à l'essor de ce mode de transport bas carbone. Ainsi, le contrat d'objectifs et de performance, conclu entre l'État et VNF pour la période 2020-2029 et signé le 30 avril dernier par le ministre délégué aux transports, formalise la politique menée au profit du développement du secteur fluvial pour les dix prochaines années, prévoyant un investissement de près de 3 milliards d'euros sur la période pour les infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation des moyens d'investissements dont dispose VNF, passés de 170 millions d'euros en 2015, à près de 220 millions d'euros en 2020 et prévus à environ 300 millions d'euros en 2022. Il convient d'ajouter que ces moyens sont complétés, en ce qui concerne le développement de la voie d'eau à grand gabarit, par ceux dédiés au financement de la société du canal Seine Nord Europe chargée de la construction de cette pièce maîtresse du projet Seine-Escaut. Par ailleurs, le contrat entre l'État et VNF favorisera le développement des territoires traversés par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau, à travers la mise en place de contrats locaux de partenariat avec les collectivités territoriales pour accompagner les projets de territoire autour de la voie d'eau, en lien avec la définition des niveaux de service sur le réseau. À ce titre, la réouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple d'une coopération fructueuse entre l'État, VNF et les collectivités territoriales. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour son entretien et son exploitation, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan État-Région. Les travaux nécessaires à la réouverture ont ainsi été engagés pour une mise en service prévue en juillet 2021.

8890

Transports par eau

La filière du tourisme fluvial en danger

30108. – 2 juin 2020. – M. **Éric Girardin** appelle l'attention de M. le **ministre de l'économie et des finances** sur la situation préoccupante du tourisme fluvial, et du transport fluvial en général. Le covid-19 a mis un coup de frein important à l'économie française, certains secteurs continuent de subir les fermetures réglementaires de leurs établissements, notamment le secteur du tourisme. Depuis déjà de nombreuses années, une décrépitude du patrimoine fluvial peut être constatée, en raison d'un manque d'investissement pour l'entretien et la modernisation des voies navigables françaises. Pourtant le tourisme fluvial pèse pour près de 1,3 milliard d'euros et 6 100 emplois directs en France, ce qui ne doit en aucun cas être négligé. C'est un créateur de tourisme pour les régions concernées, qui contribue fortement à leur attractivité au même titre que le patrimoine ou la gastronomie. Ainsi, il est important de favoriser le passage fréquent de péniches, qui entretiennent l'enfoncement de manière régulière sur les canaux. Le transport fluvial est un transport plus respectueux de l'environnement que le transport routier. Le moment est sans doute venu de donner à Voies navigables de France les moyens financiers pour restaurer et moderniser le réseau afin de franchir un cap en matière de politique fluviale pour que ce mode de transport puisse répondre correctement à l'évolution des besoins, avec une infrastructure plus performante. Il souhaite connaître son avis sur ce sujet. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Voies navigables de France (VNF) entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisés, 4 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public fluvial. L'État souhaite promouvoir, moderniser et développer ce mode de transport. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération

et la modernisation des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement l'état du réseau, le rendre plus résilient aux effets du changement climatique, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. De plus, dans le cadre du plan de relance de l'économie, 175 M€ sont dédiés au secteur fluvial sur le réseau confié à VNF. Ces moyens supplémentaires sont dédiés à la modernisation des infrastructures fluviales du réseau afin de contribuer à l'essor de ce mode de transport bas carbone. Pour VNF, ces moyens supplémentaires apportés par le plan de relance permettront d'anticiper la réalisation de près de 100 opérations permettant d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau. Par ailleurs, le projet de contrat d'objectifs et de performance (COP) adopté par le conseil d'administration de Voies navigables de France le 10 mars 2021, formalise la politique menée au profit du développement du secteur fluvial pour les dix prochaines années. À l'horizon 2030, ce sont près de 3 milliards d'euros qui sont prévus d'être consacrés aux infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation des moyens d'investissements dont dispose VNF, passés de 170 millions d'euros en 2015, à près de 220 millions d'euros en 2020 et prévus à environ 300 millions d'euros en 2022. Il convient d'ajouter que ces moyens sont complétés, en ce qui concerne le développement de la voie d'eau à grand gabarit, par ceux dédiés au financement de la Société du Canal Seine Nord Europe chargée de la construction de cette pièce maîtresse du projet Seine-Escaut. Dans ce contexte, des partenariats solides tant avec les collectivités territoriales intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme vecteur de développement de leur territoire, qu'avec des entreprises ou opérateurs telles que SNCF Réseau, sont en cours de construction et participeront à la valorisation du réseau fluvial. Le réseau fluvial offre de multiples services aux territoires, il permet notamment le développement de projet d'aménagement en bord de voies d'eau favorisant l'émergence d'une économie verte locale. Le fluvial promeut une logistique durable qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faibles que le mode routier, soit en moyenne 8,8 gCO²/t-km contre 37,4 gCO²/t-km. Le secteur du transport fluvial est également engagé dans un mouvement de verdissement des flottes, afin de favoriser de nouvelles propulsions plus écologiques (Engagements pour la croissance verte du secteur fluvial en cours de finalisation). À l'horizon 2030, le volume de fret transporté par voie fluviale pourrait augmenter de moitié ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un tourisme vert. Concourant à l'amélioration du cadre de vie. La voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous les usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité. Il génère 1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires. Enfin, VNF met à profit le réseau fluvial qui lui est confié pour favoriser le développement d'énergies vertes, notamment par le développement de la production d'hydroélectricité sur les ouvrages le permettant. À cet égard, l'article 6 de l'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France marque une nouvelle étape. L'État est pleinement mobilisé aux côtés de VNF pour développer et moderniser le réseau fluvial français et inscrire les voies d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur de développement durable.

8891

Transports par eau

Valorisation et développement du transport fluvial

30288. – 9 juin 2020. – M. Pierre Cordier appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la valorisation et le développement du transport fluvial. Depuis le début de l'épidémie de covid-19, on parle beaucoup de transports, urbain, ferroviaire ou aéronautique, mais beaucoup moins du transport fluvial qui est pourtant le plus vertueux en matière énergétique. L'image du transport fluvial reste souvent trop lié aux pratiques ancestrales : celle de la batellerie, un transport ancien, lent, qui nécessite des transbordements, contrairement aux camions qui livrent directement sans rupture de charge. Mais, en réalité, une barge sur la Seine représente l'équivalent de 400 camions sur le périphérique parisien. Chaque année, 56 millions de tonnes sont transportées sur les 7 000 kilomètres de voies navigables gérées par VNF, ce qui ne représente que 4% du trafic terrestre. Les voies navigables offrent également un tourisme vert très apprécié des Français et de leurs voisins européens. Malheureusement, depuis de nombreuses années, on assiste impuissant au déclin du patrimoine fluvial en raison d'un manque d'investissements pour l'entretien et la modernisation des voies navigables françaises. Pourtant, avec un poids économique de 1,3 milliards d'euros et 6 100 emplois directs en France, le tourisme fluvial est loin d'être négligeable pour les territoires traversés, comme

par exemple la vallée de la Meuse dans les Ardennes. Il contribue fortement au niveau international à l'attractivité de ces régions pour la plupart à caractère rural. La diversité et la richesse des voies navigables se marient parfaitement avec la gastronomie, le patrimoine, les paysages et la douceur de vivre à la française. De plus, la pérennité des canaux, et plus particulièrement de ceux dits « de petit gabarit » ne pourra se poursuivre que si des péniches passent régulièrement sur tout ces itinéraires. Ce ne sont en effet pas les petits bateaux de plaisance qui permettent d'entretenir l'enfoncement naturel sur les canaux. Il n'y a que les commerces chargés type péniche « Freycinet » qui puissent le faire, et éventuellement les péniches-hôtel dans une moindre mesure. Pour combler le retard de la France sur la Belgique ou l'Allemagne, des investissements importants sont nécessaires pour l'entretien des infrastructures comme les écluses, les barrages, la gestion de l'eau, mais aussi pour la création de liaisons fluviales comme celle du nouveau canal Seine-Nord, censé rejoindre le bassin du Nord. Il souhaite par conséquent savoir si le Gouvernement entend lancer un plan fluvial ambitieux, liant fret et plaisance, afin de relancer l'économie et le tourisme dans les territoires traversés par des voies navigables.

Réponse. – Au travers du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1^{er} février 2018, le Gouvernement a pris acte d'un réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) donne la priorité à l'entretien et la modernisation de nos réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. S'agissant plus particulièrement du réseau fluvial, le rapport annexé prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) pour atteindre 110M€/an entre 2019 et 2022 et 130M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à VNF 5voies navigables de France par rapport à 2017 en matière d'investissements, de régénération et de modernisation du réseau, en les portant à 112,5M€ dès 2019. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer l'état du réseau, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de la fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. Le Contrat d'Objectif et de Performance (COP) signé par l'État et VNF le 30 avril 2021, en vertu de la LOM, confirme cet engagement financier important et inédit de 220 M€ en 2020, 300 M€ en 2021 (grâce à l'apport de 175 M€ du plan de relance sur 2021-2022). À l'horizon 2030, 3 Mds€ seront consacrés en investissement aux infrastructures fluviales dont 1,9 Mds€ dédiés à la régénération et à la modernisation du réseau, conformément aux priorités sur l'entretien des réseaux existants qui permettent d'assurer « les transports du quotidien ». Pour les voies caractérisées par un trafic très faible, une ouverture à la navigation en fonction de la saisonnalité des trafics (caractéristique première du trafic de plaisance et de tourisme) est mise en place, ainsi que cela est prévu dans le projet stratégique de VNF. Celui-ci avait été adopté par l'établissement en 2015 après une large concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. De façon équivalente, une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic, les retombées économiques locales ou encore l'existence de projets de territoires autour de la voie d'eau. Comme le prévoit le COP, les évolutions des niveaux de service seront ainsi discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre VNF et certaines collectivités, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique qui engendreront des retombées économiques locales. À ce titre, la ré-ouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple d'une coopération fructueuse entre l'État, VNF et les collectivités territoriales. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour son entretien et son exploitation, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan Etat-Régions régionaux. Les travaux nécessaires à la réouverture ont ainsi été engagés pour une mise en service prévue en 2021. Dans cette perspective, VNF pourrait ainsi renforcer ces coopérations sur des projets touristiques pour contribuer au dynamisme des territoires, notamment sur les voies navigables mentionnées.

Transports par eau

Etat du patrimoine fluvial français

30682. – 23 juin 2020. – M. Lionel Causse attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'état préoccupant du patrimoine fluvial français. Ce patrimoine, qui participe de l'attractivité économique et touristique des territoires traversés, souffre depuis de nombreuses années d'un sous-investissement patent qui préjudicie à la compétitivité du secteur. Face à l'ambition maintes fois rappelée des pouvoirs publics de favoriser le transfert modal et les mobilités durables, les voies navigables peuvent pourtant constituer un élément fort d'une stratégie globale pour permettre un moindre recours au transport routier avec un coût environnemental bien moins prégnant. Par ailleurs, le développement du

tourisme fluvial constitue une opportunité pour certains territoires ruraux qui pourront ainsi valoriser leurs éléments de patrimoine ou au travers des savoir-faire issus de la gastronomie locale. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entre dans les intentions du Gouvernement d'engager une politique ambitieuse de modernisation et de développement des voies navigables qui permette notamment le passage régulier des péniches et des péniches-hôtels d'un gabarit suffisant, seules à même d'entretenir l'enfoncement naturel des canaux nécessaire à leur pérennité.

Réponse. – Voies navigables de France (VNF) entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisés, 4 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public fluvial. L'État souhaite promouvoir, moderniser et développer ce mode de transport. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et à la modernisation des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement l'état du réseau, le rendre plus résilient aux effets du changement climatique, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. De plus, dans le cadre du plan de relance de l'économie, 175 M€ sont dédiés au secteur fluvial sur le réseau confié à VNF. Ces moyens supplémentaires sont dédiés à la modernisation des infrastructures fluviales du réseau afin de contribuer à l'essor de ce mode de transport bas carbone. Pour VNF, ces moyens supplémentaires apportés par le plan de relance permettront d'anticiper la réalisation de près de 100 opérations permettant d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau. Par ailleurs, le projet de contrat d'objectifs et de performance (COP) adopté par le conseil d'administration de Voies navigables de France le 10 mars 2021, et signé par le ministre délégué chargé des transports le 30/04/2021, formalise la politique menée au profit du développement du secteur fluvial pour les dix prochaines années. À l'horizon 2030, ce sont près de 3 milliards d'euros qui sont prévus d'être consacrés aux infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation des moyens d'investissements dont dispose VNF, passés de 170 millions d'euros en 2015, à près de 220 millions d'euros en 2020 et prévus à environ 300 millions d'euros en 2022. Il convient d'ajouter que ces moyens sont complétés, en ce qui concerne le développement de la voie d'eau à grand gabarit, par ceux dédiés au financement de la Société du Canal Seine Nord Europe chargée de la construction de cette pièce maîtresse du projet Seine-Escaut. Dans ce contexte, des partenariats solides tant avec les collectivités territoriales intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme vecteur de développement de leur territoire, qu'avec des entreprises ou opérateurs tels que SNCF Réseau, sont en cours de construction et participeront à la valorisation du réseau fluvial. Le réseau fluvial offre de multiples services aux territoires, il permet notamment le développement de projets d'aménagement en bord de voies d'eau favorisant l'émergence d'une économie verte locale. Le fluvial promeut une logistique durable qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faibles que le mode routier, soit en moyenne 8,8 gCO₂/t.km contre 37,4 gCO₂/t.km. Le secteur du transport fluvial est également engagé dans un mouvement de verdissement des flottes, afin de favoriser de nouvelles propulsions plus écologiques (Engagements pour la croissance verte du secteur fluvial en cours de finalisation). À l'horizon 2030, le volume de fret transporté par voie fluviale pourrait augmenter de moitié ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un tourisme vert. Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous les usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité. Il génère 1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires. Enfin, VNF met à profit le réseau fluvial qui lui est confié pour favoriser le développement d'énergies vertes, notamment par le développement de la production d'hydroélectricité sur les ouvrages le permettant. À cet égard, l'article 6 de l'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France marque une nouvelle étape. L'État est pleinement mobilisé aux côtés de VNF pour développer et moderniser le réseau fluvial français et inscrire les voies d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur de développement durable.

*Voirie**Prise en charge rénovation de ponts communaux*

30686. – 23 juin 2020. – M. Loïc Kervran attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le problème du financement de la rénovation de certains ponts dont l'état est inquiétant. Selon un rapport de la mission sénatoriale d'information sur la sécurité des ponts paru en juin 2019, au moins 25 000 ponts sont en mauvais état structurel et posent des problèmes de sécurité et de disponibilité pour les usagers. Parmi ces ouvrages problématiques, cette mission estimait que 8,5 % des ponts des départements et 18 à 20 % des ponts des communes et intercommunalités étaient concernés. Les crédits étatiques dédiés à l'entretien des ponts ont fortement augmenté depuis trois ans, avec l'engagement d'atteindre 120 millions d'euros annuels pour l'entretien des ouvrages d'art de l'État en 2023 contre 70 millions d'euros jusqu'à présent. Cependant, ces crédits ne concernent que les ponts relevant de la compétence de l'État (soit environ 10 % des ponts du territoire). Or, pour certaines collectivités territoriales, le coût de la rénovation paraît exorbitant par rapport aux ressources disponibles. Il aimerait donc savoir si une assistance de l'État à ces collectivités, tout en respectant le principe de libre administration des collectivités territoriales locales, est envisageable.

Réponse. – Dans le cadre du plan de relance, l'État a décidé de mobiliser 40 millions d'euros d'ingénierie pour aider les petites communes à connaître leur patrimoine d'ouvrages d'art. Ces communes pourront bénéficier d'un recensement de leurs ouvrages et d'un premier diagnostic de ceux présentant des désordres. Cette initiative s'inscrit dans le cadre de l'appui en ingénierie proposé aux collectivités par l'Agence nationale de cohésion des territoires (ANCT). Elle est pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), établissement public de l'État disposant d'une expertise ancienne et reconnue en voirie et en ouvrages d'art, au service de l'ensemble des collectivités. Pour conduire cette mission, le Cerema travaille en collaboration avec des bureaux d'études privés présents sur l'ensemble du territoire. En lien avec les préfets de départements, délégués territoriaux de l'Agence nationale de la cohésion des territoires, 28 000 communes ont été contactées par le Cerema pour leur offrir de participer au programme. À partir de cet été, le Cerema a organisé la réalisation des visites de recensement pour les communes volontaires, en s'appuyant sur les bureaux d'études privés. À l'issue de cette phase, la commune disposera d'un recensement des ponts et murs de soutènement (murs aval portant la voirie communale) de son territoire et d'une première connaissance de leur sensibilité concernant leur structure. Chaque commune recevra un carnet de santé par ouvrage, initié à partir des premières données recueillies ; ce carnet comprend par ailleurs la trame des étapes à réaliser dans les années à venir (surveillance et entretien). Lorsque des ouvrages seront identifiés comme sensibles au regard de différents critères (état dégradé, structure non visible, type d'ouvrage reconnu « à risques », ouvrages de grandes dimensions), une évaluation plus précise sera proposée aux communes. À l'issue de cette seconde phase d'évaluation, la commune disposera d'un carnet de santé enrichi d'éléments complémentaires pour ses ouvrages les plus sensibles.

*Transports par eau**Développement et soutien au transport fluvial*

30868. – 30 juin 2020. – Mme Monica Michel-Brassart attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le soutien de l'État au développement du transport fluvial (touristique et fret) et sur les ports fluviaux et lieux d'accueil des passagers de croisières fluviales qui en dépendent, sur les fleuves comme sur les canaux. La France dispose du premier réseau navigable d'Europe, soit 8 500 kilomètres sur un total de 18 000 kilomètres de voies d'eau, plus de 700 ports et haltes fluviales et de nombreux ouvrages d'art qui relient les cinq principaux fleuves, à proximité de grands sites naturels ou patrimoniaux. Le tourisme fluvial attire notamment de nombreux touristes étrangers. Au regard de leur valeur, ces atouts restent néanmoins sous-exploités. Si le transport fluvial émet en effet quatre fois moins de CO₂ par quantité transportée que la route, la France transporte pourtant huit fois moins de marchandises par voie d'eau que l'Allemagne, six fois moins que les Pays-Bas et s'est fait doubler par la Belgique et la Roumanie. On ne transporte en France que 3 % des marchandises par péniches contre 7 % en moyenne en Europe. Si la loi d'orientation des mobilités a amené des éléments positifs concernant le tourisme sur petit gabarit, il est indispensable de porter l'effort budgétaire sur le transport fluvial pour en faire une alternative crédible au transport routier et attractive pour les entreprises. Elle lui demande si, dans ce but, le Gouvernement entend notamment clarifier les missions et les moyens de Voies navigables de France mais également des grandes compagnies telles que la CNR et plus largement la politique qu'elle entend mettre en œuvre dans ce domaine alors que l'épidémie de la covid-19 a montré une fois de plus la nécessité d'une société plus durable. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Voies navigables de France (VNF) entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisés, 4 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public fluvial. L'État souhaite promouvoir, moderniser et développer ce mode de transport. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement l'état du réseau, le rendre plus résilient aux effets du changement climatique, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. De plus, dans le cadre du plan de relance de l'économie, 175 M€ sont dédiés au secteur fluvial sur le réseau confié à VNF (Voies navigables de France). Ces moyens supplémentaires sont dédiés à la modernisation des infrastructures fluviales du réseau afin de contribuer à l'essor de ce mode de transport bas carbone. Pour VNF, ces moyens supplémentaires apportés par le plan de relance permettront d'anticiper la réalisation de près de 100 opérations permettant d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau. Par ailleurs, le projet de contrat d'objectifs et de performance (COP) adopté par le conseil d'administration de VNF le 10 mars 2021, formalise la politique menée au profit du développement du secteur fluvial pour les dix prochaines années. À l'horizon 2030, ce sont près de 3 milliards d'euros qui sont prévus d'être consacrés aux infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation des moyens d'investissements dont dispose VNF, passés de 170 millions d'euros en 2015, à près de 220 millions d'euros en 2020 et prévus à environ 300 millions d'euros en 2022. Il convient d'ajouter que ces moyens sont complétés, en ce qui concerne le développement de la voie d'eau à grand gabarit, par ceux dédiés au financement de la société du canal Seine Nord Europe chargée de la construction de cette pièce maîtresse du projet Seine-Escaut. Dans ce contexte, des partenariats solides tant avec les collectivités territoriales intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme vecteur de développement de leur territoire, qu'avec des entreprises ou opérateurs telles que SNCF Réseau, sont en cours de construction et participeront à la valorisation du réseau fluvial. Le réseau fluvial offre de multiples services aux territoires, il permet notamment le développement de projet d'aménagement en bord de voies d'eau favorisant l'émergence d'une économie verte locale. Le fluvial promeut une logistique durable qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faibles que le mode routier, soit en moyenne 8,8 gCO²/t-km contre 37,4 gCO²/t-km. Le secteur du transport fluvial est également engagé dans un mouvement de verdissement des flottes, afin de favoriser de nouvelles propulsions plus écologiques (Engagements pour la croissance verte du secteur fluvial en cours de finalisation). À l'horizon 2030, le volume de fret transporté par voie fluviale pourrait augmenter de moitié ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un tourisme vert. Concourant à l'amélioration du cadre de vie. La voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous les usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité. Il génère 1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires. Enfin, VNF met à profit le réseau fluvial qui lui est confié pour favoriser le développement d'énergies vertes, notamment par le développement de la production d'hydroélectricité sur les ouvrages le permettant. À cet égard, l'article 6 de l'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France marque une nouvelle étape. L'État est pleinement mobilisé aux côtés de VNF pour développer et moderniser le réseau fluvial français et inscrire les voies d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur de développement durable.

8895

Automobiles

Modalités d'accès à la prime à la conversion des véhicules

30904. – 7 juillet 2020. – M. Marc Le Fur attire l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur les modalités pratiques d'accès à la prime à la conversion des véhicules. La prime à la conversion 2020 est un dispositif d'aide gouvernementale permettant d'acheter un nouveau véhicule moins polluant diesel, essence, électrique ou hybride rechargeable, qu'il soit d'occasion ou neuf. Cette aide est conditionnée à la mise au rebut d'un ancien véhicule polluant dans un centre VHU (véhicule hors d'usage). L'acheteur du véhicule visé par le dispositif est en droit d'obtenir une prime qui varie en fonction du véhicule acheté et de son revenu fiscal de référence. Pour les acheteurs dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 18 000 euros, le montant de cette prime est de 5 000 euros pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable ou de 3 000 euros pour un

véhicule hybride non rechargeable ou peu polluant. Pour les acheteurs dont le revenu de référence est supérieur à 18 000 euros, la prime est de 2 500 euros pour un véhicule électrique ou hybride rechargeable ou de 1 500 euros pour un véhicule hybride non rechargeable ou peu polluant. Ce dispositif rencontre dans la pratique certaines difficultés. En premier lieu, cette prime est réservée aux 200 000 premiers acquéreurs, mais il n'existe aucun moyen précis de pouvoir les recenser. En second lieu, les garagistes concessionnaires ne veulent pas faire les démarches pour le compte de leurs clients dans la mesure où l'aide est conditionnée aux revenus et que les garagistes sont réticents à prendre connaissance des revenus fiscaux de leurs clients. En troisième lieu, les personnes qui désirent bénéficier de cette prime doivent fournir un certificat de destruction du véhicule précédent ainsi que la carte grise du nouveau véhicule, document dont l'obtention est souvent très longue et la date de délivrance incertaine, ce qui rend aléatoire la possibilité de figurer parmi les 200 000 premiers acquéreurs. En quatrième lieu, les acquéreurs de ces véhicules doivent pour bénéficier de cette prime s'enregistrer sur le site <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/access.html>. Or les personnes se connectant sur ce site dans la perspective du bénéfice de la prime se voient afficher le message suivant : « Dans l'attente des évolutions pour les modalités de calcul de la nouvelle réforme réglementaire, la saisie des véhicules facturés ou commandés à partir du 1^{er} juin 2020 est suspendue. Veuillez renouveler la demande ultérieurement » (message affiché depuis le 1^{er} juin 2020 et constaté par l'auteur de la présente question le 2 juillet 2020). Toutes ces conditions font que les acheteurs sont dans l'incertitude quant au bénéfice de la prime. Ils risquent de ne pas pouvoir en bénéficier alors qu'ils auraient pu vendre leur ancien véhicule d'occasion et en tirer une somme utile pour l'achat du nouveau véhicule. Il en résulte donc que dans la pratique, le dispositif de prime à la conversion est inapplicable. C'est pourquoi il lui demande si le Gouvernement entend remédier à ces dysfonctionnements et simplifier le dispositif dans les meilleurs délais afin que les citoyens puissent effectivement en bénéficier. Il lui demande également si, dans un souci de cohérence et de justice, le Gouvernement entend supprimer la réservation de cette prime aux 200 000 premiers acquéreurs. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Dans le cadre du plan de soutien à la filière automobile, les critères de la prime à la conversion ont été élargis pour les véhicules acquis entre le 1^{er} juin et le 2 août 2020. Ces dates ont été fixées grâce au suivi de ce dispositif exceptionnel mis en place avec les fédérations professionnelles représentatives des concessionnaires automobiles. Ce dispositif était temporaire. Néanmoins, l'éligibilité de la mise au rebut d'un véhicule Crit'Air 3 a été conservé dans le dispositif de prime à la conversion actuellement en vigueur. De plus, l'exclusion des véhicules Crit'Air 2, initialement prévu au 1^{er} janvier 2021, a été repoussée au 1^{er} juillet 2021 afin de tenir compte des contraintes liées aux confinements. L'éligibilité au dispositif est déterminée par la date de facturation du véhicule (ou la date de versement du premier loyer dans le cas d'une location), et non par la date de dépôt de la demande. Afin de prendre en compte les délais de livraison, les véhicules neufs commandés jusqu'au 2 août 2020 ont pu bénéficier de la prime à la conversion dans les conditions du plan de relance, sous réserve d'avoir été livrés et facturés avant le 3 novembre 2020. Conformément à l'article D. 251-13 du code de l'énergie, la demande d'aide doit être déposée dans les six mois suivant la facturation du véhicule (ou le versement du premier loyer). Il existe deux possibilités pour déposer la demande : soit la prime est avancée au bénéficiaire par un concessionnaire qui effectue alors les démarches (ce qui représente deux tiers des dossiers) ; soit le bénéficiaire dépose lui-même sa demande sur le téléservice [primealaconversion.gouv.fr](https://www.primealaconversion.gouv.fr), dans les cas où l'aide n'est pas avancée par le concessionnaire ou le véhicule est acquis auprès d'un particulier.

8896

Transports

Transports dans le Val-d'Oise

31024. – 7 juillet 2020. – **Mme Cécile Rilhac** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la mobilité dans le Val-d'Oise. Le Val-d'Oise est aujourd'hui à un tournant majeur de son avenir économique, social et écologique. Le 7 novembre 2019, le Gouvernement a officialisé l'abandon du projet Europacity, car celui-ci était inadapté aux attentes des Français en matière d'écologie et de développement durable et ne correspondait pas aux engagements pris dans ce sens par le Président de la République. Si les raisons du renoncement à ce projet de grande envergure sont légitimes, cela doit pousser à prendre des initiatives solides pour répondre au sentiment d'oubli ressenti par un bon nombre de Valdoisiens. En effet, à l'aube de cette nouvelle décennie, le Val-d'Oise doit demeurer un territoire d'avenir, dynamique et attractif. Mme la députée souhaite donc attirer l'attention de Mme la ministre sur la zone aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle et la possibilité de mieux la relier au Val-d'Oise. Cette zone est un bassin d'emploi extrêmement important. Cependant, seulement 10 % des emplois de Roissy-Charles de Gaulle sont pourvus par des Valdoisiens, alors même que cette zone s'étend sur une partie du Val-d'Oise. Ce chiffre n'est pas acceptable et ne peut qu'inciter à repenser la mobilité

dans le Val-d'Oise, particulièrement de l'ouest vers l'est du département. Elle l'interroge sur les dispositions qu'elle envisage de prendre pour faciliter le transport des Valdoisiens vers la zone aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – À l'issue du Conseil de défense écologique du 7 novembre 2019, le Gouvernement a annoncé l'abandon du projet Europacity mais s'est engagé à rester attentif au dynamisme du département du Val d'Oise, particulièrement en termes de mobilité. Dès novembre 2019, M. Francis Rol-Tanguy a été chargé de « l'élaboration d'un projet de stratégie d'aménagement et de développement durable ». Puis, le préfet du Val d'Oise a été mandaté afin de préparer, en lien avec les élus locaux, un projet de plan d'actions à partir des propositions du rapport de M. Rol-Tanguy. Le préfet du Val d'Oise a remis son rapport à la fin de l'année dernière. Le 7 mai 2021, le Premier ministre a présenté le plan du Gouvernement pour le Val d'Oise. Ce plan est ambitieux. Sa première priorité est de mieux relier le Val d'Oise à l'ensemble de l'Île-de-France pour lutter contre l'enclavement. La réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express est ainsi confirmée. L'objectif est de mettre en service cette ligne jusqu'au parc des expositions en 2027, en desservant le triangle de Gonesse, afin de renforcer l'attractivité du pôle aéroportuaire et du Grand Roissy et d'améliorer l'accessibilité des habitants de l'Est du Val d'Oise à Paris et à l'ensemble de l'Île-de-France. Par ailleurs, le projet d'interconnexion de la ligne H à Saint-Denis - Stade de France sera mis en œuvre. Cette interconnexion permettra de relier la ligne H, le RER D et plusieurs lignes du Grand Paris Express. Ensuite, les transports en commun pour relier l'Est du Val d'Oise au bassin d'emploi autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle seront également améliorés grâce à la mise en service de trois nouvelles lignes de bus à haut niveau de service qui permettront de relier Goussainville, Villiers-le-Bel et Sarcelles au Grand Roissy. Enfin, le projet de ligne ferroviaire nouvelle Roissy-Picardie a été confirmé à l'échéance de 2025. Dans ce cadre, la gare de Survilliers-Fosses sera aménagée en pôle d'échanges multimodal avec, en particulier la réalisation d'une passerelle permettant d'assurer aux voyageurs l'interconnexion entre les TER Roissy-Picardie et le RER D. L'État est au rendez-vous de ses engagements et compte sur la mobilisation des collectivités locales pour mener à bien ces projets.

Industrie

Filière aéronautique dans la Somme

32317. – 22 septembre 2020. – M. Emmanuel Maquet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'avenir de la filière aéronautique dans la Somme. La crise de la covid-19 a touché particulièrement durement la filière aéronautique au niveau national et notamment dans la Somme. Le centre d'innovation, de formation et de transfert de technologie IndustriLAB, de même que le cluster aéronautique Altytud, figurent parmi les fleurons industriels du département. En raison de la crise majeure et durable que l'on a connue en 2020, l'annulation et le report de commandes feront chuter les cadences des entreprises de construction aéronautique ainsi que tous leurs sous-traitants jusqu'à au moins 2022. Le sauvetage de la filière aéronautique est absolument stratégique pour la France, dans la production, la recherche ou le développement, puisque l'excédent commercial de cette filière représente plus de 30 milliards d'euros chaque année. Il lui demande donc de bien vouloir l'informer des retombées du plan de soutien au secteur de l'aéronautique dans la Somme et de ses perspectives pour l'avenir.

Réponse. – L'ensemble de la filière aéronautique est confrontée, depuis un an, à la crise la plus grave de son histoire. Le retour à un niveau de trafic équivalent à celui de 2019, condition nécessaire à la reprise des investissements des compagnies aériennes et de la production des constructeurs, est encore très incertain et ne devrait pas intervenir avant 2024 selon le consensus actuel des prévisions. La filière doit d'ici là adapter ses moyens de production et ses investissements à ce nouveau contexte, tout en conservant son savoir-faire et ses compétences acquis au fil de plusieurs décennies d'existence, afin de pouvoir rebondir dès le retour de la demande. Par ailleurs, le secteur du transport aérien fait face au défi incontournable de la transition écologique. Et la situation de leader mondial d'Airbus et de Safran sur les appareils court- et moyen-courriers et leurs moteurs donne à notre filière aéronautique un rôle central à jouer dans la trajectoire environnementale du transport aérien mondial dans les prochaines décennies. Aussi le plan de soutien aéronautique annoncé le 9 juin dernier par le Gouvernement donne un cap clair à notre industrie aéronautique : produire en France les avions et les hélicoptères propres qui permettront de placer le transport aérien sur une trajectoire de décarbonation compatible avec les Accords de Paris. Pour réaliser cette ambition, ce plan combine trois axes : d'abord répondre à l'urgence en soutenant les entreprises en difficulté et en protégeant leurs salariés. Les prêts garantis par l'État ont été d'une grande utilité pour la filière, et l'aéronautique fait partie des principaux secteurs bénéficiaires du dispositif d'activité partielle de longue durée, qui a déjà eu de premiers effets sur les annonces de Plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) des entreprises de la filière.

Les anticipations de commandes des ministères des armées et de l'intérieur, et le renforcement du soutien financier public à l'exportation (assurance-crédit export), contribuent également à cet objectif de préservation de notre tissu industriel à court terme. Le deuxième axe est l'investissement dans les PME-ETI (Petites et moyennes entreprise et entreprises de taille intermédiaire), pour accompagner leurs transformations industrielle, digitale et environnementale, ainsi que la consolidation de la filière. Un fonds d'investissement, dans lequel Airbus, Dassault Aviation, Safran et Thales, ainsi que le Crédit Agricole, ont investi aux côtés de l'État, doté de plus de 730 M€, a ainsi été lancé en juillet dernier. Il intervient en fonds propres pour favoriser le développement et les consolidations des entreprises de la filière, principalement les PME-ETI. En outre, 300 M€ de subvention sur trois ans sont mobilisés pour accélérer la diversification, la modernisation et la transition écologique des PME-ETI de notre filière. Ce dispositif a d'ores et déjà permis de soutenir 244 projets représentant près de 431 M€ d'investissements industriels, soutenus pour plus de 197 M€ par l'État. Enfin, le dernier axe du plan de soutien aéronautique est un investissement massif dans la R&D, à hauteur de 1,5 Md€ dans le cadre de France Relance sur trois ans dont plus de 300 M€ engagés dès 2020, pour faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies de « l'avion vert ». La feuille de route que l'État s'est fixée avec les industriels français, dans une démarche partenariale au sein du Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), couvre l'intégralité des grands domaines d'excellence de la filière nationale et vise à maîtriser dans moins d'une décennie l'intégration dans les aéronefs des technologies de rupture qui fonderont la transformation environnementale du secteur. En 2020, 62 projets de R&D, déployés sur 117 sites industriels, ont ainsi été soutenus grâce au plan de soutien. Ces projets partenariaux sont majoritairement portés par les avionneurs, et associent l'ensemble de la filière : de grands équipementiers mais également de nombreuses PME-ETI qui réalisent d'importants efforts, d'autant plus dans le contexte économique actuel, pour se positionner sur les futures ruptures technologiques. Ce soutien massif de l'État s'accompagne d'engagements de la part des entreprises de la filière et notamment des grands donneurs d'ordres sur les relations avec leurs sous-traitants. Une nouvelle charte d'engagements pour une relation de confiance entre clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française a ainsi été signée en juin dernier par les grands donneurs d'ordres de la filière et les représentants des équipementiers et des PME au sein du groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS). Cette charte prévoit notamment le renforcement de la prise en compte de l'offre « France », dans le respect du droit de la concurrence, en tenant compte dans la sélection des fournisseurs de critères tels que le coût global (incluant entre autres les coûts de logistique et une prise en compte des aléas potentiels) et la responsabilité sociétale et environnementale. Un suivi régulier du respect de la charte a été mis en place avec le Médiateur des entreprises et le GIFAS. L'ensemble de ces dispositifs ont été conçus et sont mis en œuvre en veillant à irriguer toute la chaîne de fournisseurs de notre industrie aéronautique, sur l'ensemble du territoire national. La répartition des soutiens aux entreprises est donc conforme à la répartition régionale des emplois de la filière. En particulier, ces dispositifs contribuent à sauvegarder la filière aéronautique, ses emplois et ses compétences, dans le département de la Somme. On peut notamment citer deux projets financés par le volet R&D aéronautique du plan France Relance en 2020 dans la Somme avec Stélia Aérospace à Méaulte et Hutchinson JPR à Amiens.

8898

Transports routiers

Situation du cabotage routier et du « paquet mobilité »

32440. – 22 septembre 2020. – M. Fabien Gouttefarde attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la question du cabotage routier sur le territoire français en cette période de crise économique et de relance. Le cabotage routier, permis dans les conditions prévues par le règlement CE n° 1072/2009 du 14 mai 2010, est la faculté accordée, à titre temporaire, à un transporteur européen, non-établi en France, titulaire d'une licence communautaire, de réaliser un transport intérieur sur le territoire national. Ce transporteur ne peut effectuer ce transport routier qu'à la suite d'un transport international à destination du territoire français avec une limite de 3 livraisons après avoir déchargé ses marchandises et dans un délai de 7 jours après ce même déchargement. Or le Parlement européen a approuvé, le 8 juillet 2020, le « paquet mobilité » et de nouvelles règles applicables au secteur du transport routier et visant à mettre fin à la distorsion de la concurrence par une concurrence plus équitable notamment par l'instauration de règles plus précises et contraignantes en matière de détachement des conducteurs, par l'amélioration des règles sur les temps de repos des conducteurs et par une meilleure application des règles de cabotage. Mais, si ces nouvelles règles sont particulièrement pertinentes en ce qu'elles permettront un meilleur respect du droit de la concurrence tout en tenant compte d'une nécessaire adaptation à la période de relance actuelle, leur entrée en vigueur n'est prévue que 18 mois après leur publication. Or la concurrence, depuis la fin du confinement, est particulièrement ardue pour les entreprises de transport routier françaises. Aussi, il l'interroge sur les mesures envisagées afin de soutenir

l'activité et la pérennité des entreprises françaises de transport routier afin qu'elles puissent rester compétitives dans un contexte de concurrence exacerbée qui suit cette crise sanitaire et avant que les nouvelles règles européennes entrent en vigueur, afin de préserver les emplois. – **Question signalée.**

Réponse. – Afin de soutenir le secteur du transport de marchandises dont l'activité a été fortement impacté par les conséquences de la crise sanitaire de la covid-19, plusieurs mesures générales et spécifiques au secteur des transports ont été prises pour permettre aux entreprises de transport de faire face à cette situation inédite. Un plan ambitieux de mesures d'urgence de soutien aux entreprises a été mis en place très rapidement par le Gouvernement. Il décline des dispositions de plusieurs natures : report de cotisations sociales et de charges fiscales, voire annulations de charges pour les entreprises les plus fragilisées, élargissement du dispositif de chômage partiel avec adaptations spécifiques au secteur des transports, engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour les prêts bancaires, aides directes par le biais notamment du déblocage d'un fonds de solidarité pour aider les petites entreprises les plus touchées par la crise. Des mesures spécifiques viennent s'ajouter aux mesures générales pour le secteur du transport de marchandises. Plusieurs dispositions visent à améliorer la trésorerie des entreprises. La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), partiellement remboursée aux opérateurs du transport routier de marchandises chaque semestre, leur sera reversée par trimestre. Cette mesure permet un apport de trésorerie immédiat de près de 300 millions d'euros pour l'ensemble de la filière. L'échéance 2020 de la taxe sur les véhicules routiers (TSVR), qui doit être payée au plus tard le 1^{er} septembre, est reportée de trois mois. Ce report permet ainsi de soulager la trésorerie des entreprises du secteur pour un total de 90 millions d'euros. S'agissant du cabotage pratiqué par les entreprises établies dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, les autorités françaises ont soutenu l'adoption rapide des volets "social" et "accès à la profession et au marché" du Paquet mobilité I, afin de renforcer l'équilibre de la concurrence au sein du marché communautaire. L'ensemble de textes que forme le Paquet de mesures dit « Paquet Mobilité » apporte des réponses concrètes dans la lutte contre ces pratiques, notamment en matière de cabotage dont les règles sont renforcées et qui pourront être mieux contrôlées. Il est à noter que si les règles nouvelles relatives au cabotage entrent en vigueur en 2022, la plupart de celles relatives aux temps de repos et de conduite sont d'ores et déjà applicables. Des instructions ont été données aux services de contrôle, pour que la reprise de l'activité économique ne se fasse pas au détriment des transporteurs établis en France. La lutte contre les fraudes au cabotage illégal fait ainsi partie de leur priorité d'action. La vigilance des donneurs d'ordre doit également être appelée sur le nécessaire respect des règles. Le Gouvernement demeure très attentif au respect des règles en matière de cabotage et à l'évolution du marché.

8899

Automobiles

Soutien au dispositif dit « retrofit »

33058. – 20 octobre 2020. – M. Jean-Luc Lagleize interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur les intentions du Gouvernement quant à un éventuel soutien au dispositif dit « retrofit ». Le « retrofit » consiste à changer le moteur thermique d'un véhicule essence ou diesel et de le remplacer par une motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible. Le « retrofit », parce qu'il change la motorisation de véhicules thermiques, essence ou diesel, vers la traction électrique, permet de donner une seconde vie plus vertueuse à des véhicules polluants plutôt que de les mettre au rebut. Cette activité répond ainsi parfaitement aux enjeux d'économie circulaire, de développement durable, de souveraineté industrielle et de résilience des territoires, puisqu'il permet de diversifier l'approvisionnement stratégique du pays en véhicules à faibles émissions et de créer de nouvelles chaînes de valeur sur l'ensemble des territoires. Ainsi, alors qu'il est impératif d'accélérer la transition écologique et énergétique du secteur des transports et de la mobilité, il paraît aujourd'hui essentiel d'accompagner cette filière industrielle émergente de manière pérenne. Ainsi, il l'interroge sur les intentions du Gouvernement quant à un éventuel soutien au dispositif dit « retrofit ».

Réponse. – Le retrofit électrique consiste à convertir une voiture à motorisation thermique (essence ou diesel) en motorisation électrique (à batterie ou à pile à combustible) afin de donner une seconde vie à des véhicules thermiques. Il est encadré par l'arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, qui prévoit les dispositions techniques et administratives pour homologuer ces transformations sur les véhicules. Dans le cadre du plan de soutien à la filière automobile, une prime à la conversion spécifique est en place depuis le 1^{er} juin 2020 pour accompagner le développement des véhicules rétrofités. Conformément à l'article D. 251-3-1 du code de l'énergie, un véhicule faisant l'objet d'un retrofit électrique peut se voir octroyer une prime à la conversion qui peut atteindre 5 000 euros, sans la nécessité de la mise au rebut d'un ancien véhicule. De plus, un bonus pour l'achat

d'un véhicule électrique d'occasion d'au moins deux ans a été créé en décembre 2020, qui pourra donc bénéficier à l'acheteur d'un véhicule rétrofité. Le montant du bonus, prévu à l'article D. 251-1-1 du code de l'énergie, s'élève à 1 000 euros.

Automobiles

Préservation de la filière des véhicules de collection

33285. – 27 octobre 2020. – M. Robert Therry attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le décret n° 2020-1138 du 17 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions de mobilité (ZFE) et les risques qu'il fait peser sur la filière des véhicules de collection. Les voitures anciennes avec carte grise de collection représentent moins de 1 % du parc automobile français et circulent en moyenne moins de 1 000 km par an, la pollution qu'elles généreraient est donc moindre et impossible à mesurer. De plus, l'entretien et la conservation de ces véhicules constituent en eux-mêmes une démarche respectueuse de l'environnement. Enfin, ces automobiles sont les témoins d'un patrimoine industriel précieux que préservent avec constance et souvent abnégation les collectionneurs qu'il convient d'accompagner et d'encourager dans cet engagement. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre en faveur de cette filière afin que les restrictions de circulation ne signifient pas leur arrêt de mort.

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience - promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que

véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution.

Transports ferroviaires

Réduction des liaisons ferroviaires Eurostar

33668. – 3 novembre 2020. – M. Jean-Marie Sermier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la liaison ferroviaire franco-britannique. Par leur histoire et leur proximité géographique, la France et le Royaume-Uni ont toujours noué d'étroites relations. Qu'ils s'agisse des échanges marchands ou non, les Français sont attachés à cette proximité et le tunnel sous la Manche en est le symbole. Pour autant, la crise sanitaire a réduit drastiquement le trafic de voyageurs entre les deux pays. En passant de 18 trains par jour à moins de 5, la situation, si elle venait à se pérenniser, aurait un impact dévastateur pour l'économie et l'environnement. À la fois parce que du trafic de voyageurs dépend des milliers d'emplois, mais également parce que le manque d'offre de circulation ferroviaire implique une hausse du trafic aérien. Le transport ferroviaire constitue pourtant une réponse pertinente aux enjeux de développement économique et social des territoires ainsi qu'à la promotion des mobilités durables. La hausse des émissions de gaz à effet de serre qu'implique ce report des voyageurs vers l'aérien apparaît en contradiction avec les engagements du Gouvernement en la matière. C'est la raison pour laquelle il l'interroge sur les mesures envisagées pour soutenir l'activité de l'Eurostar et ainsi éviter, autant que possible, l'impact carbone du report de voyageurs.

Réponse. – Le Gouvernement est très attentif à la situation des opérateurs dans le domaine du transport alors que la pandémie frappe toujours notre société et son économie. Dans le secteur des transports, le Gouvernement s'est engagé à non seulement aider ces acteurs à surmonter la crise, mais également à promouvoir la transition des différents modes de transport vers des modèles plus respectueux de l'environnement. Pour traverser cette crise sans précédent, l'entreprise Eurostar a dans un premier temps pu bénéficier de ressources supplémentaires sous la forme de prêts bancaires (400 M€), d'un soutien direct de ses actionnaires, notamment la SNCF, via la réinjection d'une partie des dividendes qui auraient dû être distribués pour 2019 et d'un prêt d'actionnaires pour un montant d'environ 100 M€. En parallèle, Eurostar a adopté plusieurs mesures pour limiter ses coûts de 20 % (mise en chômage partiel de près de 70 % des employés, réduction du nombre de dessertes, optimisation des frais de maintenance, réduction de salaires pour les cadres). La situation d'Eurostar est suivie étroitement par les autorités françaises et leurs homologues britanniques ainsi que par la SNCF, son actionnaire majoritaire. En mai 2021, Eurostar a conclu un accord de refinancement à hauteur de 290 M€ (250 M£) sous forme de capitaux propres apportés par l'ensemble de ses actionnaires (50 M£), de prêts garantis par les actionnaires (150 M£) et de report d'échéances bancaires (50 M£). Au-delà du soutien financier, afin d'assurer la continuité et la sécurité du trafic ferroviaire après le 31 décembre 2020, date de la fin de l'application du droit de l'Union au territoire britannique, la Commission a adopté une mesure de contingence prolongeant de neuf mois la validité des certificats de sécurité et des licences d'entreprises ferroviaires, similaire à celle qui avait été retenue dans le règlement de l'Union du 25 mars 2019. Ces mesures ont été adoptées par le règlement européen 2020/2222 du 23 décembre dernier. Enfin, les autorités françaises se sont mobilisées pour favoriser l'ouverture de lignes directes entre les Pays-Bas (Amsterdam et Rotterdam) et Londres, via la signature d'accords quadripartites avec le Royaume-Uni, la Belgique et les Pays-Bas dans le domaine de la sûreté et des contrôles migratoires. L'ouverture de ces liaisons directes est ainsi effective depuis le 26 octobre 2020 et constituera un vecteur important de la croissance de la société Eurostar une fois la crise actuelle passée. En outre, ces liaisons permettront de diminuer significativement l'empreinte carbone des voyageurs les empruntant via une réduction des voyages aériens sur ce trajet.

Automobiles

Conséquences du mal écologique sur le transport public particulier de personnes

33698. – 10 novembre 2020. – Mme Émilie Bonnard attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur le *malus* écologique dont doivent s'acquitter les entreprises de taxis pour leurs véhicules. En Savoie, le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) repose en grande partie sur le tourisme hivernal lié à la fréquentation des stations de sports d'hiver. Ces touristes voyagent en famille et souhaitent être transportés avec leurs effets personnels, conséquents en période hivernale. Les entreprises de T3P sont donc dans l'obligation de s'équiper de véhicules de type VAN dont le coût d'acquisition est relativement élevé. Les routes de montagne imposent l'équipement de quatre roues motrices, augmentant la puissance moteur et les émissions en CO₂. Ces

entreprises sont donc redevables d'un *malus* écotaxe atteignant des sommes assez conséquentes. Une majoration du prix du véhicule en fonction de son poids est à l'étude dans le cadre d'un prochain projet de loi présenté par Mme la ministre de la transition écologique. À titre d'exemple, un véhicule dont le prix d'achat est de 75 000 euros serait taxé à hauteur de 55 000 euros, ce qui n'est pas acceptable. Elle lui demande dans quelle mesure il pourrait être envisagé de moduler l'application du *malus* écologique et de la taxe au poids afin d'en réduire l'impact sur le secteur du T3P déjà fragilisé par l'augmentation du prix du carburant et les conséquences de la crise sanitaire, sachant que l'équivalent de ces véhicules en électrique ne dispose pas suffisamment d'autonomie pour la configuration des transports en montagne. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Conformément à l'article 1007 du code général des impôts tel que modifié par la loi de finances pour 2021 adopté par le Parlement, le malus sur les émissions de dioxyde de carbone (CO2) prévu à l'article 1012 *ter*, et à compter du 1^{er} janvier 2022, la taxe sur la masse en ordre de marche prévue à l'article 1012 *ter* A du même code s'appliquent aux véhicules de tourisme de types voitures particulières et pick-up d'au moins cinq places assises (à l'exception de ceux qui sont exclusivement utilisés pour l'exploitation des remontées mécaniques et des domaines skiables). Afin de prendre en compte la situation des entreprises qui sont dans l'obligation d'utiliser des véhicules plus émetteurs de CO2 et plus lourds dans le cadre de leurs activités professionnelles, la loi de finances pour 2021 met en place, un abattement lorsque le propriétaire ou le preneur, si le véhicule fait l'objet d'une formule locative de longue durée, est une personne morale et que le véhicule comporte au moins huit places assises. Cet abattement sur le montant de la taxe s'élève à 80 grammes par kilomètre pour le malus sur les émissions de CO2 et, à compter du 1^{er} janvier 2022, à 400 kilogrammes pour la taxe sur la masse en ordre de marche. Cet abattement pourra donc bénéficier aux entreprises du secteur du transport particulier de personnes acquérant ce type de véhicules.

Transports aériens

Remboursement pour annulation de vol liée à la crise sanitaire covid-19

33861. – 10 novembre 2020. – M. Yannick Haury attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur les conséquences des annulations de vols du fait de la crise sanitaire liée au covid-19 et des formes de remboursement. En vertu de la réglementation européenne, le voyageur a le droit d'obtenir le remboursement intégral de tous les paiements effectués au plus tard 14 jours après la résiliation des contrats. Les compagnies aériennes ont également le droit de proposer un remboursement sous la forme d'un bon à valoir. En revanche, la Commission européenne ne fait mention d'aucun délai contraignant pour ce remboursement et chaque compagnie applique sa propre politique. Dans les faits, il arrive que les personnes devant bénéficier d'un remboursement par avoir ne parviennent pas à obtenir ledit avoir dans des délais raisonnables et craignent de ne pas l'obtenir. Aussi, il le prie de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement en la matière.

Réponse. – En matière d'annulation de vol, la responsabilité du transporteur aérien est fixée par le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 du Parlement européen et du Conseil établissant les règles communes d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation et de retard important du vol. Ce règlement s'applique à tous les vols au départ des États-membres de l'Union européenne (UE), ainsi qu'aux vols au départ d'un État tiers à l'UE et à destination d'un État-membre, lorsqu'ils sont exploités par une compagnie européenne et qu'il n'existe pas de cadre juridique équivalent dans cet État tiers. Le transporteur aérien qui annule un vol doit donner au passager la possibilité de choisir entre, d'une part, un réacheminement vers sa destination finale, dans des conditions de transport comparables dans les meilleurs délais, ou à une date ultérieure à sa convenance, en fonction des places disponibles et, d'autre part, le remboursement du billet dans les sept jours, au prix auquel il a été acheté, si le passager renonce à entreprendre son voyage. Le remboursement, si c'est la solution retenue, est payé en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services. Du fait des annulations massives et soudaines générées par la crise sanitaire du Covid-19 d'une ampleur inédite, le respect des modalités et du délai de remboursement des vols annulés a rapidement posé un problème majeur aux compagnies aériennes, autant en ce qui concerne la disponibilité suffisante de trésorerie que la capacité opérationnelle pour traiter les demandes massives et simultanées de remboursement dans le délai prévu. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) n'a pas le pouvoir de contraindre une compagnie à rembourser un billet. Toutefois, en sa qualité d'organisme national chargé de veiller à l'application de ce règlement, elle a écrit aux organisations professionnelles représentant les compagnies aériennes françaises et étrangères desservant le territoire français afin de clarifier les pratiques constatées. Ces lettres ont été relayées à leurs adhérentes. Il a été rappelé à cette occasion que le règlement (CE) n° 261/2004 devait être appliqué pour les vols annulés en raison de la crise de la Covid-19. Il a été précisé

que les compagnies aériennes ne pouvaient pas imposer au passager une solution contraire à ce texte en matière de droit au remboursement. Les réponses des compagnies aériennes montrent que la plupart offrent le droit au remboursement du billet, soit depuis le début de la pandémie, soit après avoir modifié leur offre initiale limitée au choix entre la modification gratuite du billet et un avoir. En ce qui concerne plus particulièrement la délivrance d'avois, il a par ailleurs été constaté que certaines compagnies ont mis en place des dispositifs automatisés visant à accélérer le remboursement des billets inutilisés et des avois déjà délivrés, lorsque les passagers en demandent le remboursement. En complément de cette action à destination de l'ensemble des transporteurs, et dans le cadre fixé par l'article 16 du règlement (CE) n° 261/2004 et par l'article R. 330-21 du code de l'aviation civile, la DGAC enquête actuellement auprès de plusieurs dizaines de transporteurs aériens, français et étrangers, sur de possibles manquements aux dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, en procédant au recueil et à la vérification d'informations tirées notamment des signalements de passagers. En cas de manquement avéré, et en l'absence d'action correctrice du transporteur, le dossier concerné peut aboutir à une décision de sanction administrative par le ministre chargé de l'aviation civile après consultation de la commission administrative de l'aviation civile. Par ailleurs, plusieurs actions d'information du public ont été engagées, par le biais du compte twitter et de la fiche d'information sur les droits des passagers aériens du site internet du ministère de la transition écologique ainsi qu'à destination de chaque passager signalant sa situation à la DGAC.

Cycles et motocycles

Avenir du plan vélo

34113. – 24 novembre 2020. – M. Luc Geismar attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'avenir du coup de pouce vélo, et, plus largement, sur le plan vélo du Gouvernement. Le coup de pouce vélo encourage aujourd'hui les Français à se tourner vers des modes de déplacement durable, qui diminuent également les risques de contamination. Le plan vélo vient ainsi répondre à un double enjeu : respect des gestes barrières et transition environnementale. Ce plan a rencontré un grand succès, avec notamment 800 et 1 000 vélos réparés mi-octobre 2020 grâce au dispositif, et les réparateurs de vélo font état de carnets de commandes pleins, au-delà de la fin de l'année 2020. La prolongation de ce plan vélo apparaît nécessaire, en raison du deuxième confinement que le pays connaît, et de l'importance de poursuivre la lutte contre le coronavirus par tous les moyens à disposition. De plus, la volonté des Français d'augmenter leurs déplacements à vélo doit être encouragée. C'est pourquoi M. le député interroge M. le ministre sur la possibilité de reconduire ce dispositif au-delà du 31 décembre 2020. De plus, certains aspects de ce plan pourraient être renforcés, notamment en améliorant la filière de formation de mécaniciens vélo, qui fait face à une demande croissante. Il attire ainsi l'attention de M. le ministre sur l'importance de multiplier les écoles de formation, pour répondre aux besoins en hausse de personnes qualifiée dans ce domaine. La multiplication des vélos impose enfin d'assurer la sécurité des usagers, et de leurs cycles c'est pourquoi il l'alerte sur la nécessité d'étendre l'obligation du casque pour tous, et l'interroge sur les retours du marquage des vélos, et sur les pistes d'amélioration de ce dispositif.

Réponse. – Lors du déconfinement en mai dernier, le Gouvernement a pris des mesures inédites pour favoriser la pratique du vélo en France. Parmi elles, le coup de pouce vélo, prenant notamment en charge jusqu'à 50 euros de la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau de réparateurs référencés. Ce dispositif a connu un large succès : en janvier 2021, plus de 1,3 millions de vélos ont été réparés. Le coup de pouce vélo devait prendre fin au 31 décembre 2020. Pour inciter, les Français à faire le choix du vélo pour leurs déplacements, le Gouvernement a prolongé le coup de pouce vélo de trois mois, pour une date d'arrêt définitif le 31 mars 2021. Ces trois mois supplémentaires visent également à donner la visibilité nécessaire aux réparateurs pour se préparer à la fin du dispositif. Pour renforcer ce plan, répondre à la demande croissante de réparations et développer une véritable expertise française du vélo, un programme « Académie des métiers du vélo » a été créé. Porté par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) et soutenu à hauteur de 2 millions d'euros via un programme CEE sur la période 2020-2022, l'objectif est de former 1 250 mécaniciens cycles pour répondre à la demande de réparations en atelier. Concernant le port du casque pour les cyclistes, la réglementation a évolué en 2017 rendant son port obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans. Le Gouvernement n'entend pas faire évoluer la réglementation à ce sujet. Enfin, concernant le marquage des vélos, la loi d'orientation des mobilités a créé le cadre légal complété par le décret du 23 novembre 2020, pris après un avis favorable de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Cette identification obligatoire des cycles permet d'associer un vélo à son propriétaire. Au-delà de l'effet dissuasif, les forces de l'ordre qui seront équipées et formées pour consulter le fichier national pourront directement contacter le propriétaire lorsqu'un vélo est retrouvé. Lors de l'achat d'un vélo d'occasion entre particuliers, l'acheteur pourra également vérifier si le cycle n'est pas déclaré volé. Cette obligation est entrée en

vigueur le 1^{er} janvier 2021 pour les cycles neufs et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2021 pour les cycles d'occasion, vendus en magasin. La gestion du fichier national unique des cycles a été confiée à l'Association pour la promotion de l'identification du cycle (APIC) dont les membres issus du monde du cycle (fédération d'utilisateurs, union de professionnels du cycle, professionnels de l'identification) apportent leur expertise et leur expérience pour conduire ce dispositif. Des opérateurs d'identification des cycles seront prochainement agréés. Ils permettront à chaque magasin de proposer des vélos marqués et de saisir les données du propriétaire en toute sécurité conformément au dispositif mis en place.

Cycles et motocycles

Intégration de la trottinette électrique personnelle dans le forfait mobilité

34114. – 24 novembre 2020. – Mme Sereine Mauborgne interroge Mme la ministre de la transition écologique sur la possibilité de renforcer le forfait mobilités durables, en intégrant la trottinette électrique personnelle dans la liste des modes de transports vertueux ouvrant la possibilité d'indemniser les déplacements domicile-travail. En effet, le forfait mobilités durables donne la faculté aux employeurs de prendre en charge les frais de déplacement domicile-travail effectué par leurs salariés au moyen de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Ces modes de transport vertueux comprennent le vélo - mécanique comme électrique, le covoiturage, les engins de déplacement personnel motorisés en location, l'autopartage, ainsi que les transports en commun (hors abonnement). Mis en place par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et précisé par deux décrets et un arrêté du 9 mai 2020, ce forfait mobilité est exonéré d'impôt et de cotisations sociales jusqu'à 400 euros par an et par salarié. Le montant du forfait mobilité diffère dans la fonction publique. Ainsi, si le vélo électrique ou la voiture détenus en propre sont éligibles au forfait mobilité, tel n'est pas le cas de la trottinette électrique ainsi détenue. En effet, la trottinette électrique - qui fait partie de la catégorie des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) - est soumise à une condition de location. Or cette condition ne semble ni répondre à l'enjeu de mobilité durable, ni se conformer au principe de réalité imposé par la crise sanitaire de la covid-19. À l'enjeu de mobilité durable d'une part, car la durée de vie d'une trottinette électrique partagée est estimée à 28,8 jours, alors que la durée de vie d'un Vélib' est estimée en moyenne à 2,3 ans. À cet égard, la trottinette électrique en libre-service pâtit de la comparaison, et son impact écologique pose question au moment de sa qualification de mode de transport vertueux pour l'environnement. Alors que, par ailleurs, les ventes de trottinettes électriques personnelles ont atteint de nouveaux records en 2019, avec un volume de vente en hausse de 105 %. La trottinette électrique est bien le mode de transport dominant de la nouvelle catégorie des EDPM, avec 478 000 unités vendues en 2019, soit deux fois plus qu'en 2018. Tout porte à croire que cette tendance sera *a minima* confirmée en 2020, en raison des deux confinements ayant marqué le pays en réponse à l'épidémie de la covid-19. En effet, lors du premier déconfinement, la fréquentation des transports en commun a chuté de 70 % en Ile-de-France, de 50 % à Toulouse ainsi qu'à Marseille. À Rennes, seulement 45 % de voyageurs empruntaient encore les transports publics début novembre 2020, lors des prémices du second confinement. La non prise en compte de la trottinette électrique personnelle dans le cadre du forfait mobilités durables semble donc aller à l'encontre du principe de réalité caractérisé par la forte popularité de ce mode de transport alternatif, confirmée par les chiffres, et un impact écologique similaire à celui du vélo électrique, qui se trouve être bien meilleur que celui de la trottinette électrique en libre-service. Vélo et trottinette électriques personnels répondent tous deux aux enjeux de la mobilité douce, durable, pratique et écologique en ville, participant activement à l'amélioration de la qualité de l'air. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qui pourront être prises pour intégrer la trottinette électrique personnelle à la liste des modes de transport vertueux éligibles au forfait mobilités durables, afin d'ouvrir la possibilité d'indemniser les déplacements domicile-travail des salariés y ayant recours. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a institué un « forfait mobilités durables » pour les employeurs souhaitant participer aux frais de déplacement domicile-travail de leurs employés à l'aide de moyens de transport individuels durables. Ce dispositif facultatif est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales jusqu'à 500 € par an et par salarié depuis le 1^{er} janvier 2021, plafond porté à 600€ par la loi Climat et Résilience. Aujourd'hui et dans le secteur privé uniquement, les engins de déplacement personnels tels que les trottinettes électriques, gyropodes ou gyroroues sont éligibles au forfait mobilités durables seulement s'ils sont en location ou en libre-service. Cependant, l'article 119 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021 prévoit qu'à partir du 1^{er} janvier 2022 les engins de déplacement personnels motorisés des particuliers seront inclus dans le « forfait mobilités durables ». Les employeurs auront ainsi la possibilité à cette date de rembourser les trajets de leurs salariés s'ils viennent au travail avec leur trottinette électrique.

*Transports aériens**Taxe de solidarité sur les billets d'avion*

34324. – 24 novembre 2020. – M. Pierre Cabaré attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion. En qualité de co-président du groupe d'étude aéronautique et spatiale, il a été très satisfait de voir le rapport de ses collègues Zivka Park et Benoit Simian, tous les deux membres du groupe d'étude. Ce rapport qu'il soutient bien sûr est extrêmement intéressant. Les rapporteurs spéciaux, les députés Zivka Park et Benoit Simian, tous les deux membres du groupe « Aéronautique et Espace » de l'Assemblée nationale, dans le rapport qu'ils ont rendu pour le PLF 2021 (Annexe 19), regrettent que l'aérien soit mis à contribution pour financer les infrastructures routières et ferroviaires et non pour sa propre transition écologique, surtout à l'heure où les compagnies aériennes sont durablement fragilisées. Il lui demande quelle est sa position sur l'affectation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion à l'AFITF et s'il trouve cette affectation pertinente.

Réponse. – L'État, à travers la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2018 d'orientation des mobilités a acté le principe d'une contribution de la taxe de solidarité sur les billets d'avion au financement des infrastructures de transports financées par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Le projet de loi de finances pour 2020 avait par la suite introduit une majoration de cette taxe, dans l'objectif d'augmenter les recettes reversées à l'AFITF et de contribuer plus significativement à son budget. La crise subie par le secteur de l'aérien ne change pas la volonté du Gouvernement de voir l'aviation civile contribuer au financement des modes de transports moins carbonés. Il convient cependant de souligner l'ampleur du soutien apporté par le Gouvernement au secteur aéronautique pour l'aider à faire face au choc inédit constitué par la crise sanitaire en cours (15 md € annoncés mi-2020) avec un soutien exceptionnel de 1,5 md € dans le cadre de France Relance pour accélérer aux côtés des industriels français l'innovation en faveur d'un avion ultra frugal ou décarboné.

*Transports ferroviaires**Renouvellement du parc des wagons-lits*

34326. – 24 novembre 2020. – M. Sébastien Cazenove attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur le renouvellement du parc des wagons-lits qui sert aux Intercités de nuit (ICN) et de la nécessité à moderniser le matériel roulant qui circule sur le réseau ferré national. En septembre 2018, Mme la ministre des transports avait réaffirmé que le train de nuit avait un avenir car il constituait une bonne solution pour l'accessibilité des territoires et un atout pour le développement économique et touristique. Lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités au Sénat, Mme la ministre des transports avait exprimé qu'il y a à terme un marché pour le train de nuit et que de nouveaux opérateurs viendront avec peut-être du matériel de location. Toutefois le matériel ICN connaissant une pénurie au niveau européen, il lui demande si le Gouvernement prévoit de demander à SNCF Mobilités de conserver le parc corail afin de permettre sa rénovation en vue de réouverture de lignes.

Réponse. – Le Gouvernement porte la conviction que les trains de nuit sont une solution de transport pertinente, car ils constituent une offre de transport écologique et sociale, qui répond aux enjeux forts d'aménagement et de désenclavement des territoires. Il agit donc pour redynamiser cette offre qui était en voie de disparition. À partir de décembre 2021, il y aura 4 trains de nuit en France financés par l'État. Aux deux lignes existantes au début de l'année, Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour-de-Carol/Cerbère, sont ajoutées Paris-Nice, qui circule depuis mai 2021, et Paris-Tarbes-Lourdes qui sera mise en service en décembre 2021. Pour accompagner ce développement, le Gouvernement a inscrit 100 millions d'euros dans le plan de relance adopté en 2020. Cela permettra notamment d'ici 2023 la rénovation des voitures, réalisée dans les technicentres industriels de SNCF Voyageurs de Périgueux (Dordogne) et de Tergnier (Aisne), procurant ainsi une charge de travail à ces deux sites. Des investissements seront également consacrés aux installations fixes nécessaires à ces trains, et à l'accueil en gare. En particulier, des douches seront installées dans les gares de Paris-Austerlitz et de Toulouse pour améliorer le confort des usagers. Par ailleurs, en mai 2021, le Gouvernement a transmis au Parlement le rapport sur le développement des trains d'équilibre du territoire de jour et de nuit, prévue par la loi d'orientation des mobilités. Cette étude analyse la possibilité de développer dans la prochaine décennie un véritable réseau de trains de nuit. Ces nouvelles lignes, si leur mise en œuvre est décidée à l'issue des débats au Parlement que susciteront cette étude, nécessiteront de disposer de matériels modernes. Le Gouvernement étudie actuellement les différents scénarios possibles à ce sujet.

*Automobiles**Règlementation environnementale et voitures de collection*

34614. – 8 décembre 2020. – Mme Florence Lasserre interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur les inquiétudes dont lui ont fait part des propriétaires de voitures de collection suite aux diverses mesures adoptées afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre les objectifs de réduction de la pollution, on a inséré dans le droit des restrictions, ainsi que des malus, à l'encontre des voitures les plus émettrices de CO₂ et de particules fines. Si cette réglementation est une réelle avancée, tant pour la qualité de l'air, que la diminution de l'empreinte carbone, elle a été à l'origine de nombreuses spéculations et de contrevérités qui ont alarmés les collectionneurs de voitures anciennes. Certes, les voitures de collection n'ont jamais été la cible des mesures adoptées en faveur du climat et, contrairement à ce que l'on peut lire et entendre, les voitures de collection ne seront pas interdites de circulation dans les zones urbaines le 1^{er} janvier 2021. Mais, la création, à cette date, de ZFE (zones à faibles émissions) dans 11 métropoles ne fait qu'augmenter les craintes des passionnés de vieilles automobiles. Aussi, Mme la députée souhaiterait savoir si le Gouvernement entend proposer une communication spécifique à l'égard des collectionneurs afin de les sortir de leur incertitude, et mettre un terme aux fausses rumeurs qui circulent. Elle souhaiterait également connaître la position du gouvernement quant à la création de la vignette « collection » proposée par la FFVE (Fédération française de véhicules d'époque), qui aurait l'avantage de faciliter l'identification de ces véhicules, qui ne représentent que 1 % du parc automobile français, et faciliterait ainsi leur prise en compte, tant dans la législation nationale que dans les délibérations des collectivités territoriales.

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience - promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce

stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution. Il s'agit notamment de prendre en considération le fait que ces véhicules sont plus anciens et donc plus émetteurs au kilomètre parcouru. En cas d'éventuelle dérogation nationale de circulation, il est nécessaire de réfléchir à des critères qui permettraient de confirmer qu'ils roulent peu, et qu'ils sont donc peu émetteurs dans les faits. Dans le prolongement de ces échanges, et pour enrichir les propositions, le Gouvernement souhaite que les parlementaires soient pleinement associés aux travaux.

Outre-mer

Travaux urgents sur les routes nationales à Mayotte

34748. – 8 décembre 2020. – M. Mansour Kamardine interroge M. le ministre des outre-mer sur les travaux urgents sur les routes nationales relevant de la compétence de l'État à Mayotte pour faire face aux contraintes de circulation très importantes dans le 101^{ème} département. Actuellement, pour parcourir une vingtaine de kilomètres afin de se rendre au travail et embaucher vers huit heures, les salariés sont obligés de quitter leur domicile au milieu de la nuit, vers 4 heures du matin, et, pour rentrer vers 19 heures ou 20 heures, de quitter leur lieu de travail vers 16 heures. Cette situation s'explique par la conjugaison des deux facteurs : d'un côté, l'absence d'aménagements sérieux conformes aux évolutions prévisibles de la circulation sur les routes nationales depuis plus de quarante ans et, de l'autre, l'accroissement importante du parc automobile lié à la lente amélioration du pouvoir d'achat des mahorais, dont il est utile de rappeler que le taux d'équipement automobile est encore 50 % inférieur à la moyenne nationale. Il va également sans dire que cet accroissement du parc automobile corrélé à l'amélioration du pouvoir d'achat des populations locales va amplifier dans les années qui viennent l'embolie actuelle de la circulation et notamment sur une distance de 10 kilomètres à l'entrée sud (à partir de Tsararano dans la commune de Dembeni) et également de 10 kilomètres à l'entrée nord (du village de KOUNGOU) du chef-lieu de Mamoudzou. Aussi, il lui demande de lui préciser, d'une part, les moyens financiers mobilisés ces dix dernières années pour améliorer la desserte des routes nationales et d'autre part, de lui préciser la nature des travaux réalisés au service de cette amélioration. Enfin il lui demande de lui communiquer les initiatives que le Gouvernement entend ordonner dans les meilleurs délais possibles pour améliorer la situation, notamment en ce qui concerne l'élargissement des nationales 2 et 4, la modernisation des ponts de Longoni, de Chirongui, de Mangajou, de Dzoumonié. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

Réponse. – Les enjeux liés à la mobilité sont très importants à Mayotte, confrontée à une forte croissance des déplacements automobiles et à une insuffisance d'offre alternative de déplacement. La démarche partenariale du plan global de transports et de déplacements représente la feuille de route pour les horizons 2020, 2030 et 2040. Elle s'est concrétisée par la signature du contrat de convergence et de transformation de Mayotte par le Premier ministre et le ministre de l'intérieur le 8 juillet 2019. Cette contractualisation prévoit la mobilisation de 31,5 M€ de crédits du ministère des transports au titre de l'investissement routier sur la période 2019-2022. Cette contractualisation inclut une participation au financement du projet de contournement de Mamoudzou. Elle prévoit aussi le lancement d'une première phase de travaux pour la déviation de Dzoumogne pour laquelle un volume de 3,4 M€ de crédit est mise en place dès 2021 et dont l'enquête publique doit être lancée en 2021. Cette programmation prévoit également une participation aux aménagements routiers de l'axe emprunté par la future ligne de bus principale du réseau de transport en commun Caribus correspondant aux 7,6 M€ d'autorisations d'engagement mises en place en 2019. Elle prévoit enfin des aménagements du réseau existant, tout particulièrement pour l'amélioration de la liaison entre Mamoudzou et Sada sur la RN2 y compris la reprise des virages de Barakani afin de faciliter le passage des poids lourds. S'agissant de ce dernier objectif, pour lequel il est prévu la mise en place de 5,1 M€ en 2021, des travaux d'élargissement et de renforcement avaient déjà démarré dans le cadre des contractualisations précédentes, sur 3 sections différentes (2 sections de 800 mètres et une section de 1 500 mètres). Par ailleurs, les ouvrages de Chirongui et de Longoni font actuellement l'objet d'études dans la perspective de leur possible inscription dans le cadre d'une prochaine contractualisation à partir de 2023. Dans ce cadre, le plan de relance bénéficie à Mayotte à hauteur de 3 M€. Ces crédits vont permettre d'accélérer l'aménagement du carrefour de Tsararano sur la RN2, l'élargissement du pont de Mangajou et la reconversion de l'ancien pont sur la Kwale pour les modes doux, car ils correspondent aussi à une part des besoins de mobilité à

faible distance. Enfin, outre les crédits routiers précités, le projet de transport en commun Caribus bénéficie aussi de 9 M€ de crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, mis en place dès la fin de l'année 2019.

Sécurité routière

Mise en place de la nouvelle signalisation des angles morts

34810. – 8 décembre 2020. – Mme Barbara Bessot Ballot interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports au sujet des mesures d'application de l'article 55 de la loi d'orientation des mobilités relatif à la nouvelle obligation de signalisation des angles morts sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Afin de sécuriser le partage de la route, notamment entre poids lourds et les plus fragiles tels que les vélos, la loi d'orientation des mobilités prévoit l'ajout d'une nouvelle « signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ». L'article R. 313-32-1 du code de la route créé par le décret n° 2020-1396, faisant lui-même suite à l'article 55 de la loi d'orientation des mobilités, prévoit la précision des caractéristiques et modalités d'application de cette nouvelle signalisation par un « arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité routière ». Ce dernier n'étant pas encore paru, et la date butoir pour la mise en place d'une signalétique conforme (1er janvier 2021) approchant, les professionnels et particuliers concernés font face à de nombreuses interrogations. Les utilisateurs de certains modèles de véhicules concernés (camions-citerne, camions-plateau, camions recouverts d'une bâche, etc.) sont en attente des modalités particulières d'application pour assurer la conformité de leurs véhicules malgré leurs caractéristiques spécifiques, d'autres - considérant les délais de fabrication et de livraison actuels - craignent des dépassements de délai dans la mise à niveau de leur matériel. Si les modalités d'application précises ne sont publiées que trop tardivement, certains usagers de la route pourraient ne pas pouvoir s'équiper de manière conforme et se voir exposés à des contraventions de la quatrième classe. Afin de garantir la bonne mise en place des obligations prévues par l'article 55 de la loi d'orientation des mobilités, elle l'interroge sur les dispositions qui sont prises pour permettre aux conducteurs des véhicules concernés d'équiper convenablement ces derniers, et notamment sur la possibilité de mettre en place un délai de tolérance ou de mise en application. – **Question signalée.**

Réponse. – L'obligation de signalisation des angles morts des véhicules lourds répond à la nécessité de renforcer leur prise en compte par les usagers vulnérables (cyclistes, piétons et utilisateurs d'engins de déplacement personnels) circulant sur la voie publique. Les textes pris pour son application sont d'une part, le décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5t et d'autre part, l'arrêté du 5 janvier 2021 portant application de l'article R.313-32-1 du code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds publié au *Journal Officiel* le 6 janvier 2021. Les constructeurs, carrossiers et opérateurs du transport de marchandises et de personnes ont été associés dès la fin de l'année 2019 à la préparation de l'arrêté du 5 janvier 2021 définissant les conditions d'apposition ainsi que le modèle de la signalisation matérialisant les angles morts. En ce sens, afin de permettre aux acteurs concernés d'anticiper précisément les dispositions réglementaires qui leur sont applicables, le projet d'arrêté était consultable en ligne sur le site internet de la délégation à la sécurité routière dès le mois de novembre 2020. Néanmoins, afin de tenir compte des délais contraints laissés aux entreprises pour se conformer à cette nouvelle obligation, l'arrêté mentionné prévoit une période transitoire de 12 mois à compter de sa publication durant laquelle les véhicules ayant été équipés, avant le 31 mars 2021, sur les côtés et à l'arrière d'un dispositif destiné à matérialiser la présence des angles morts seront réputés en vue de satisfaire aux dispositions de l'arrêté, y compris si ce dispositif n'est pas strictement conforme au modèle. En outre, les véhicules qui disposent d'une signalisation conforme à la réglementation d'un autre État membre de l'Union européenne sont réputés en conformité avec les textes nationaux.

Transports routiers

Suites du rapport d'enquête sénatoriale sur les concessions autoroutières

35071. – 15 décembre 2020. – M. Bernard Bouley appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la situation très inégalitaire de l'accès aux autoroutes autour des métropoles urbaines. Par exemple, en Île-de-France, les autoroutes historiques sont gratuites approximativement jusqu'à la sortie de la région ou à 50 kms de son centre. Mais l'A10 est payante à 23 kms de Paris. En de nombreux endroits, les populations, les usagers et leurs élus sont de plus en plus mobilisés sur ces questions et demandent un traitement équitable par la gratuité d'accès aux autoroutes périurbaines pour toutes les

catégories d'usagers, partout en France. C'est d'ailleurs la seule solution envisageable puisqu'une jurisprudence constante du Conseil d'État impose de respecter le principe d'égalité dans la tarification des usagers, ce qui écarte la possibilité d'établir la gratuité au bénéfice des seuls Franciliens, par exemple. La commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières a remis son rapport le 18 septembre 2020. La commission pointe expressément la nécessité de tenir compte des trajets du quotidien qui, en raison des effets de l'étalement urbain, des changements de modes de vie et de travail, n'ont plus aucun rapport avec les conditions dans lesquelles sont intervenues les concessions initiales. Dans son audition devant ladite commission d'enquête sénatoriale, Mme la ministre de la transition écologique a d'ailleurs elle-même admis qu'il fallait maintenant prendre en compte cette question. Le rapport d'enquête évoque également une rentabilité financière sensiblement plus élevée que prévu pour les SCA, voire particulièrement élevée pour certaines d'entre elles. Au regard des analyses de la commission d'enquête sénatoriale, on pourrait donc considérer légitime de négocier dès à présent avec les SCA concernées la mise en œuvre de la gratuité pour les tronçons autoroutiers en zone périurbaine. Aussi, il lui demande les suites que le Gouvernement entend donner au rapport établi par la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières et sur une gratuité des tronçons autoroutiers périurbains.

Réponse. – Des demandes de gratuité des péages autoroutiers à l'approche de certaines agglomérations sont régulièrement formulées. C'est en particulier le cas de l'A10 en Île-de-France. Comme souligné, une exonération de péage sur les sections d'approche des agglomérations au bénéfice des seuls usagers locaux constituerait une rupture d'égalité entre ces usagers et les usagers en transit, qui en l'espèce n'est pas justifiée par des différences de situation appréciables. C'est pourquoi, la suppression de ce péage devrait donc porter sur l'intégralité des trajets réalisés par tous les usagers, jusqu'à la fin du contrat de concession. Le montant d'un tel rachat - très coûteux - ne serait pas soutenable pour les finances de l'État, et a fortiori pour les collectivités qui devraient y contribuer. Tels sont les arguments que le Gouvernement a adressés à la Commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières.

Tourisme et loisirs

Règlementation applicable aux agences de voyage

35292. – 22 décembre 2020. – M. Bernard Brochand attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du tourisme, des Français de l'étranger et de la francophonie sur les difficultés majeures que rencontrent les agences de voyage. Durement impactées par la crise de la covid-19 depuis le premier confinement de mars 2020, elles ont vu leur activité réduite à néant pour cause de fermeture des frontières, d'absence de touristes étrangers et de clients qui ne souhaitent pas réserver dans ce contexte. Elles ont pu bénéficier du fonds de solidarité qui est annoncé à ce jour jusqu'au mois de décembre 2020 et s'inquiètent de la poursuite de cette aide en 2021. En effet lorsque la situation sanitaire sera rétablie, leur activité en reprendra pas dans l'immédiat, les réservations pour les voyages se faisant le plus souvent plusieurs mois à l'avance. La réglementation leur impose une garantie financière pour couvrir la totalité des fonds déposés par leurs clients auprès d'un garant, le gérant de l'agence de voyage étant même caution à titre personnel. Mais cette responsabilité n'est pas partagée par les différents acteurs du tourisme, et notamment les compagnies aériennes. Les agences de voyage s'étonnent que les compagnies aériennes ne subissent pas les mêmes contraintes de garantie financière et puissent refuser de rembourser les billets d'avion annulés. Les agences de voyage seraient seules à rembourser à leur client la totalité du prix du voyage. Aussi il aimerait savoir quelles sont les mesures que prévoit le Gouvernement d'une part pour la continuation du fonds de solidarité sur 2021 et d'autre part sur l'application d'une réglementation plus équitable entre les agences et voyage et les compagnies aériennes. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement est conscient que la crise actuelle fragilise les agences de voyage et, partant, est susceptible de se répercuter sur leurs garants, ou sur certains des garants. À ce titre, il faut rappeler que l'ordonnance dite « avoirs » du 25 mars 2020 a constitué une mesure, prise dans les délais les plus brefs, qui a desserré la contrainte financière. La profession a en effet subi un arrêt de son activité dès avant le confinement, du fait de la fermeture de nombreuses destinations étrangères. La profession n'aurait pas été en mesure de procéder à des remboursements simultanés. L'ordonnance 2020-315 du 25 mars 2020 a permis aux voyageurs de ne pas rembourser les prestations annulées (pour les annulations notifiées entre le 1^{er} mars et le 15 septembre) dans les délais habituels et de fournir aux clients des avoirs qui ne peuvent pas être remboursés avant 18 mois, avoirs valables pour des prestations équivalentes. Non seulement cette mesure a été nécessaire aux agences de voyage mais aussi elle a été proportionnée à la crise. Selon les estimations, le montant total des avoirs émis avoisinerait le Md€.

Cette mesure a donc évité à la profession de se heurter à un mur de trésorerie, et a donc évité des dépôts de bilan. Indirectement, l'ordonnance « avoirs » a permis de ne pas faire jouer la garantie financière, donc allégé les contraintes qui pèsent sur elle. Pour ce qui concerne le remboursement des billets d'avion annulés, la responsabilité du transporteur aérien est fixée par le règlement européen n° 261/2004 du 11 février 2004. Le transporteur aérien qui annule un vol doit donner au passager le choix entre un réacheminement vers sa destination finale et le remboursement du billet. Le remboursement, si c'est la solution retenue, peut, avec l'accord du passager, être sous forme d'un avoir. La réglementation européenne impose également aux transporteurs aériens européens de présenter en permanence des garanties financières suffisantes pour assurer la solvabilité de leur exploitation. Du fait des annulations massives et soudaines générées par la crise sanitaire du COVID-19 d'une ampleur inédite, le respect des modalités et du délai de remboursement des vols annulés a rapidement posé un problème majeur aux compagnies aériennes, autant en ce qui concerne la disponibilité suffisante de trésorerie que la capacité opérationnelle pour traiter les demandes massives et simultanées de remboursement dans le délai prévu. Après que certains ont, dans un premier temps, limité leur offre initiale au choix entre la modification gratuite du billet et un avoir, la plupart des transporteurs aériens mettent bien désormais en œuvre le droit au remboursement du billet, dans la mesure où ils ne bénéficient pas de dispositions dérogatoires favorables similaires à celles de l'ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020.

Automobiles

Véhicules de collection et ZFE

35452. – 12 janvier 2021. – M. Nicolas Dupont-Aignan* appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, dite « d'orientation des mobilités » et son décret d'application n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 entraînant une modification des articles L. 2213-4 et L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales relatifs au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) conduisant à une interdiction totale de circulation en ville des citoyens français avec leur véhicule en portant atteinte à leur droit « d'aller et venir » librement sur le territoire français, bien que la liberté de circulation est l'une des libertés « les plus anciennes de notre droit » (articles 2 et 4 de la DDHC de 1789). Ces dispositions se substituent aux anciennes « zones à circulation restreinte » (ZCR) avec pour objectif de limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote issues du trafic routier après que des organisations écologistes aient engagé des poursuites contre l'inaction de l'État français devant la Commission européenne et le Conseil d'État. Onze collectivités sont à ce jour soumises à cette obligation, les autres pouvant décider de déterminer les règles applicables sur leur territoire, en utilisant notamment les vignettes Crit'Air (toutes les villes de plus de 150 000 habitants à termes). Or, sous l'ancienne réglementation, les collectionneurs de véhicules anciens avaient obtenu une dérogation à ces interdictions de circulations pour les véhicules en certificat d'immatriculation de collection (CIC) auprès de plusieurs ZCR, notamment Paris et la métropole du Grand Paris. Aujourd'hui, ces collectionneurs ont formulé la même demande auprès des métropoles concernées. Leurs véhicules représentent moins de 1 % du parc roulant, ils roulent quinze fois moins que la moyenne et la proportion de leur véhicules particuliers diesel est inférieure à 5 %... En règle générale, ces pièces de collections sont très bien entretenues par leurs propriétaires, si bien que leur impact en termes de particules fines et d'oxydes d'azote est tout à fait négligeable. Ces véhicules font enfin partie intégrante du patrimoine industriel national et n'ont de sens que s'ils roulent. Les associations animent souvent les centres villes sur tous les territoires et cette filière représente plus de 20 000 emplois. Considérant qu'une restriction conduirait à terme à la condamnation de la filière et par voie de conséquence, de ce patrimoine, il lui demande s'il compte entendre la position de tous les collectionneurs de véhicules anciens et exonérer lesdits véhicules des restrictions de circulations nouvelles par une disposition législative ou réglementaire contraignante ou créer une vignette Crit'Air spécifique afin de les exclure définitivement de l'interdit de circulation qui leur porte gravement préjudice.

Automobiles

Circulation des véhicules anciens de collection

35750. – 26 janvier 2021. – Mme Florence Granjus* interroge Mme la ministre de la transition écologique sur la circulation des véhicules anciens de collection. La question de la circulation des véhicules anciens de collection s'est posée à la suite des mesures prises pour lutter contre la pollution. Une proposition de loi visant à la création d'une vignette « collection » pour le maintien de la circulation des véhicules d'époque a été déposée le mois

dernier. Cette proposition de loi a pour objectif de mettre en place une vignette pour les véhicules à usage « véhicule de collection » disposant d'un certificat d'immatriculation de collection. En 2018, dans le cadre de la lutte pour la qualité de l'air, des engagements communs entre l'État et les collectivités locales ont été pris sur la pollution atmosphérique. La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit la mise en place du dispositif « zone à faibles émissions » (ZFE). À cet effet, 15 collectivités se sont engagées pour le déploiement de ces zones. Le décret du 20 septembre 2020 permet à 7 nouvelles métropoles de s'associer au dispositif ZFE. Le vote du conseil du Grand Paris, en décembre 2020, renforce ce dispositif par l'exclusion des véhicules portant la vignette Crit'Air 4 à compter du 1^{er} juin 2021. Depuis le 1^{er} janvier 2021, avec les mesures prises par ces collectivités, les véhicules avec les vignettes 3 à 5 Crit'Air n'ont plus le droit de rouler. Selon les chiffres du ministère de la transition écologique, 38,2 millions de voitures étaient en circulation au 1^{er} janvier 2020 en France. 57 % des véhicules en circulation sont classés Crit'Air 1 et 2 et la part des voitures diesel dans le parc représente 58,7 %. La pollution de l'air est responsable de 48 000 décès par an. En 2025, une trentaine d'agglomérations pourra être concernée ainsi que plus d'un tiers du parc roulant. Les véhicules anciens de collection représenteraient moins de 1 % du parc automobile français. La part de ces véhicules avec un moteur diesel serait de 5 %. En ce sens, de nombreuses associations alertent sur les conséquences de l'interdiction de la circulation des véhicules de collection. Ces associations mettent en lumière leur appartenance au secteur de la culture et du patrimoine français. La Fédération française de véhicules d'époque (FFVE) défend ce patrimoine important comme « inoffensif » sur le plan environnemental. Selon la FFVE, les propriétaires de ces véhicules, représentant 230 000 personnes, parcourent 1 300 kilomètres par an. 800 000 voitures sont déclarées de collection et 83 % de ces véhicules sont en état de rouler. Les événements liés à l'automobile ancienne sont de l'ordre de 10 000 en France chaque année, la plupart à but caritatif. Elle lui demande quelles sont les orientations du Gouvernement en la matière pour mieux prendre en compte les alertes du milieu associatif et des collectionneurs de véhicules anciens. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Automobiles

Faciliter la circulation des véhicules historiques de collection

37611. – 30 mars 2021. – M. Rémy Rebeyrotte* attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur la question de l'accès des véhicules historiques de collection (toutes catégories dont automobiles, motos, etc. de plus de 30 ans) au sein des futures zones à faible émission mobilité (ZFE-m). 25 % de ces véhicules, qui font partie du patrimoine industriel, bénéficient déjà d'une carte grise collection (instruction réalisée par la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE), association reconnue d'utilité publique, gage de son sérieux quant à la délivrance de ces documents) et ce parc roulant ne représente que 0,5 % du parc des 11 premières métropoles concernées. Or ces véhicules circulent très peu et n'interfèrent donc que très faiblement sur la qualité de l'air. Enfin, il est important de préciser qu'il s'agit d'un secteur économique non négligeable, qui représente environ 20 000 emplois directs, sans compter toutes les manifestations organisées autour de ce patrimoine roulant qui contribuent à l'animation des territoires attirant un public de plus en plus nombreux et sauvegardant un patrimoine remarquable. Partant de ce constat, il s'agit de trouver un scénario alternatif (autorisation dérogatoire : immatriculation spécifique, vignette) permettant, comme l'ont déjà fait certains des voisins européens, à ces véhicules de pouvoir continuer de circuler et de lever toute restriction. Il lui demande si elle envisage de prendre dès que possible des dispositions en la matière. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Automobiles

Traitement inéquitable réservé aux véhicules de collection

37613. – 30 mars 2021. – Mme Marie-France Lorho* interroge Mme la ministre de la transition écologique sur le traitement inéquitable réservé aux véhicules de collection. Depuis le 1^{er} janvier 2021, les zones dites à faibles émissions doivent faire appliquer les mesures interdisant la circulation des véhicules qui ne bénéficient pas de la vignette Crit-Air adéquate, engendrant l'impossibilité, pour les véhicules (automobiles et motos) âgés de plus de trente ans, de s'y déplacer. L'ambition gouvernementale d'étendre les zones à faibles émissions condamne par conséquent les propriétaires de voitures et motos de collection à ne plus y utiliser leurs véhicules. Elle engendre par la même occasion la disparition de bijoux inestimables du patrimoine français, les véhicules de collection de la sorte constituant une marque inestimable du savoir-faire industriel français. Par ailleurs, les véhicules de collection avaient pu bénéficier de régimes dérogatoires dans les trois grandes zones à circulation restreintes à l'occasion des consignes de restriction de circulation ; il n'est pas assuré que cette dérogation puisse être reconduite pour 2021. La disparition des voitures et motos de collection du paysage patrimonial serait catastrophique non seulement en

termes culturel mais aussi à l'échelle économique et sociale. Les ambitions écologiques du Gouvernement ne sauraient s'ériger perpétuellement en guerre contre les compétences industrielles passées. Si la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a estimé qu'il revenait à chaque collectivité de trancher sur la possibilité pour ces véhicules de collection de circuler dans ces zones, force est de constater que l'iniquité de traitement engendrée par un tel libre-arbitre laissé aux communes n'est pas audible pour les propriétaires de ces pièces historiques. Mme la députée s'interroge dans cette même perspective sur le sort réservé à la flotte de terrain de armées. Elle lui demande si elle compte mettre en œuvre un dispositif dérogatoire de circulation à l'ensemble des véhicules âgés de plus de trente ans, de manière à préserver la circulation de ces voitures et motos de collection sur l'ensemble du territoire. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience - promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution.

*Automobiles**Malus écologique - Correctif*

35751. – 26 janvier 2021. – M. Charles de la Verpillière appelle l'attention de M^{me} la ministre de la transition écologique sur la mise en œuvre du nouveau malus écologique prévu à l'article 55 de la loi de finances pour 2021. Il lui demande si un correctif a été pris pour ne pas pénaliser les personnes ayant déposé leur demande d'immatriculation avant le 1^{er} janvier 2021, même si celui-ci n'a pu être traité avant cette date, dans la mesure où il serait inéquitable d'imputer aux administrés les retards de traitement par l'ANTS. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le malus prévu à l'article 1012 *ter* du code général des impôts (CGI) vise à orienter le choix des consommateurs vers des véhicules plus propres et moins émetteurs de CO₂ et à accélérer le renouvellement du parc automobile français pour lutter contre le réchauffement climatique. Il cherche également à encourager les constructeurs à développer des technologies et des modèles de véhicules plus respectueux de l'environnement. Afin de maintenir son effet incitatif, la loi de finances pour 2021 prévoit que le barème du malus est durci en 2021, 2022 et 2023. Le fait générateur du malus est la première immatriculation en France d'un véhicule, conformément au II de l'article 1011 du CGI. Dès lors, son montant n'a pas à être corrélé avec la date d'achat ou la date de demande d'immatriculation du véhicule. Il n'existe donc aucune rupture d'égalité dès lors que deux véhicules similaires immatriculés à la même date se voient appliquer les mêmes modalités de calcul de la taxe.

*Collectivités territoriales**Loi d'orientation des mobilités et compétence « mobilité »*

35756. – 26 janvier 2021. – M. Jean-François Portarrieu attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la loi d'orientation des mobilités et plus particulièrement sur le transfert de la compétence « mobilité ». En effet, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, publiée le 26 décembre 2019, a pour objectif de mettre en place une nouvelle gouvernance des mobilités locales. Dans ce cadre, un schéma-type d'organisation de la compétence « mobilité » doit être axé autour de la région (autorité organisatrice des mobilités régionale) en charge du maillage du territoire et de l'intercommunalité (autorité organisatrice des mobilités locale) en charge de la proximité. Plus précisément, l'article 8 prévoit la possibilité pour chaque intercommunalité de devenir, à la majorité qualifiée, autorité organisatrice des mobilités locale, et ce avant le 31 mars 2021. Si tel est le cas, l'intercommunalité pourra ainsi, au 1^{er} juillet 2021, se saisir de la compétence « mobilité » et demander à la région le transfert des services situés à l'intérieur du ressort territorial. Ce transfert de compétence pourra se faire sur tout ou partie du périmètre. *A contrario*, si l'intercommunalité décide de ne pas exercer cette compétence mobilité, la région deviendra, *de facto*, AOM locale. Or, depuis la publication de cette loi, la situation a fortement évolué. En effet, le contexte sanitaire conjugué au report des élections régionales au mois de juin 2021 semble impacter le calendrier et les modalités du choix des intercommunalités en la matière. Dans ce cadre, il souhaiterait savoir si la période initialement fixée pourrait être révisée afin de laisser aux collectivités concernées un délai supplémentaire afin de prendre leur décision dans un contexte stabilisé.

Réponse. – L'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) avait fixé au 31 décembre 2020 la date jusqu'à laquelle les communautés de communes doivent décider de se voir transférer ou non la compétence d'organisation des mobilités par leurs communes membres, avec prise d'effet au 1^{er} juillet 2021. Tenant compte de la situation sanitaire et du report des élections municipales de 2020, l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19 a décalé ce délai au 31 mars 2021 pour la délibération des communautés de communes. Les communes membres ont ensuite 3 mois pour délibérer et confirmer ce transfert. À défaut la région devient autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire au 1^{er} juillet 2021. Fin 2020, dans le cadre des discussions parlementaires relative à l'état d'urgence sanitaire, le Gouvernement a consulté les associations d'élus locaux représentatives, lesquelles ne se sont pas prononcées en faveur d'un second report. Le transfert de la compétence d'organisation des mobilités locales vers les communautés de communes ou, le cas échéant, vers la région, est essentiel pour la mise en œuvre du droit à la mobilité, notamment dans les zones rurales. Ainsi, à l'échelle nationale, près de 50 % des intercommunalités ont délibéré en faveur d'une prise de compétence, avec des taux proches de 100 % dans certaines régions. Il s'agit d'une forte progression par rapport à la situation précédant la LOM (environ 5% de communautés de communes détenaient cette compétence mobilités). Par ailleurs, conscient

des difficultés que pourraient rencontrer les communes des territoires ruraux qui ne possèdent pas encore ces compétences, le Gouvernement a renforcé le dispositif d'appui technique et de communication à destination de l'ensemble des communes et communautés de communes, avec notamment des contenus en ligne et des réunions d'information organisées de façon concertée et constructive avec certaines régions, ou des réunions locales organisées sous l'égide de France Mobilités. Il importe de souligner, enfin, que les communautés de communes qui deviennent autorités organisatrices de la mobilité à compter du 1^{er} juillet 2021 ne sont pas obligées d'organiser immédiatement des services de mobilité, particulièrement des services réguliers. Elles pourront ainsi évaluer les modalités les mieux appropriées localement pour l'exercice de la compétence. L'assistance technique départementale à des fins de solidarité rurale, visée à l'article L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales, que la loi d'orientation des mobilités a ouverte à la mobilité, offre par ailleurs la possibilité de pouvoir disposer par voie conventionnelle de prestations d'ingénierie en appui, dès lors que l'établissement public de coopération intercommunale respecte la condition d'éligibilité fixée à l'article R. 3232-1 du même code. D'autre part, l'article L. 3111-5 du code des transports dispose explicitement que la reprise, par les communautés de communes qui se seraient vues transférer la compétence d'organisation des mobilités par leurs communes membres, des services organisés par la région désormais intégralement effectués sur son ressort territorial, intervient de façon facultative, et à la demande de la communauté de communes, dans un délai convenu à la région. Ainsi, les communautés de communes pourront mettre en œuvre progressivement cette compétence, autant par la création de services de mobilité nouveaux, que par la reprise de services de la région désormais intégralement effectués dans leur ressort territorial.

Transports ferroviaires

Gestes-barrières dans les trains

35878. – 26 janvier 2021. – M. Luc Geismar alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur les difficultés de respecter les gestes-barrières lors des voyages en train. Pour permettre au plus grand nombre de se déplacer, que ce soit pour des raisons personnelles ou professionnelles, le trafic ferroviaire est maintenu malgré la crise sanitaire. Pour permettre cette reprise nécessaire, les gestes barrières se sont imposés dans les trains - avec le port du masque obligatoire, l'impossibilité de consommer au wagon-bar et le renforcement du nettoyage des trains. Cependant, malgré ces mesures, certains usagers et personnels de la SNCF sont inquiets lors des trajets. Ainsi, lorsque certains passagers consomment des repas, boissons ou collations, qui nécessitent évidemment le retrait du masque, leurs voisins directs peuvent ne pas se sentir en sécurité. En effet, l'occupation de tous les sièges des voitures rend impossible la distanciation sociale et les gestes barrières dès lors qu'un masque est retiré. Cette situation provoque inquiétudes et tensions lors des trajets en train, en particulier lors des périodes de grande affluence que constituent les vacances scolaires. C'est pourquoi il l'alerte sur la nécessité de faire évoluer les mesures sanitaires afin de garantir aux passagers et aux personnels de la SNCF de voyager dans des conditions sanitaires optimales.

Réponse. – Le port du masque est obligatoire dans les transports et donc à bord des trains et son retrait est passible d'une amende. Les voyageurs qui retirent leur masque s'exposent, en cas de contrôle, à des sanctions. Il reste autorisé d'ôter brièvement son masque pour boire et s'alimenter. Le ministère chargé des transports veille à ce qu'une communication régulière soit appliquée par les opérateurs dans tous les services de transports collectifs pour rappeler les gestes barrières et la nécessité de porter son masque couvrant bien la bouche et le nez, constamment, en gare et à bord des bus, bateaux, navires, avions et rames de train, tramway ou métro. En tout état de cause, ces règles évolueront en permanence en fonction de l'évolution de la crise sanitaire.

Automobiles

Nouveaux volants dans certains nouveaux modèles automobiles

36078. – 9 février 2021. – M. Damien Adam interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les nouveaux volants présents dans certains modèles automobiles à venir, comme le volant dit « Yoke », présent dans les nouveaux modèles de Tesla. Ces nouveaux volants s'éloignent de la forme des volants traditionnels, arborant une forme rectangulaire, et sont dépourvus des leviers habituels. Face à cette innovation, il lui demande si ces nouveaux volants respectent la législation et la réglementation française voire européenne à date, et si, *in fine*, ces véhicules pourront être homologués en France. Il souhaiterait également connaître son avis sur le développement de ces nouveaux volants en général.

Réponse. – La réglementation technique des véhicules repose principalement sur l'adoption de règlements élaborés dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Ces règlements sont

ensuite rendus d'application obligatoire pour l'homologation européenne des véhicules (réception UE par type). Conformément au droit européen, les États membres ne peuvent pas refuser la vente, l'immatriculation ou la mise en service des véhicules respectant les textes réglementaires applicables en matière de réception des véhicules. Concernant les nouveaux volants rectangulaires équipant certains modèles automobiles, il convient de se reporter à l'ensemble des prescriptions techniques s'appliquant à la conception et au fonctionnement des systèmes de direction équipant les véhicules utilisés sur route définies dans le règlement n° 79 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies. Si certains impératifs tels que notamment l'effort à la commande de direction doivent être respectés, le règlement n'impose pas de forme particulière du volant, laissant ainsi le choix aux constructeurs de proposer des commandes de direction autres que des volants classiques. En complément, le règlement n° 121 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies vise à garantir l'identification, l'accès et la visibilité des commandes de façon à pouvoir être facilement actionnées par le conducteur. De ce fait, la configuration des nouveaux volants proposée par Tesla devra respecter ces dispositions. Ce sujet relève de la responsabilité de l'autorité compétente ayant délivré la réception : il s'agit, dans le cas des véhicules Tesla, des autorités néerlandaises. Indépendamment de l'aspect réglementaire, ces nouveaux volants nécessiteront un changement d'habitudes par rapport à un volant classique pour tourner le volant à 180 degrés.

Sécurité routière

Exemption véhicules anciens de la signalisation matérialisant les angles morts

36254. – 9 février 2021. – M. Bernard Bouley appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur l'article 1^{er} du décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, qui impose d'apposer un autocollant blanc de 25 cm x 17 cm matérialisant la position des angles morts sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. En effet, si cet article, codifié à l'article R. 313-32-1 du code de la route, prévoit quelques exemptions, il oublie manifestement parmi ces exemptions les véhicules poids lourds de collection qui, du fait de leur usage très limité en ville (lors de manifestation culturelle essentiellement) et occasionnel sur les routes (du fait de leur lenteur), ainsi que de leur intérêt patrimonial, ne sauraient se voir imposer cette obligation, celle-ci concernant avant tout les poids lourds roulant beaucoup du fait de leur usage commercial et régulier. Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend modifier ce texte afin d'en exempter les véhicules de collection définis à l'article R. 311-1-6-3° du code de la route.

Réponse. – La mesure qui impose aux véhicules de plus de 3,5t d'être équipés, depuis le 1^{er} janvier 2021, d'une signalisation matérialisant la position des angles morts, répond à la nécessité de renforcer la prise en compte des angles morts par les usagers vulnérables (cyclistes, piétons et utilisateurs d'engins de déplacement personnels) circulant sur la voie publique. De très nombreux usagers ne sont en effet pas conscients de l'impossibilité pour le conducteur de poids-lourds de percevoir leur présence sur chaque côté. Cette situation est à l'origine d'accidents parfois mortels, par exemple lorsque le conducteur prévoit de tourner alors qu'un cycliste est présent sur le côté du véhicule. Le décret publié le 20/11/2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, met en place ce dispositif de signalisation et précise son emplacement : il doit être visible sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. Cette obligation s'applique aux véhicules lourds circulant sur le territoire national. Le décret exclut uniquement de son champ d'application les véhicules agricoles et forestiers d'une part, et les engins de service hivernal et les véhicules d'intervention des services gestionnaires des autoroutes ou routes à deux chaussées d'autre part. Cette mesure s'applique donc aux véhicules de collection de plus de 3,5 tonnes. Le Gouvernement est déterminé à renforcer la protection des usagers vulnérables (cyclistes, piétons, utilisateurs de trottinettes...) circulant sur la voie publique. Or les véhicules de collection, pour lesquels vous sollicitez une exemption, peuvent être amenés à emprunter le réseau routier, y compris en milieu urbain. Le Gouvernement ne prévoit donc pas de faire évoluer le décret pour ajouter les véhicules de collection à la liste des exclusions. Les enjeux patrimoniaux concernant les véhicules de collection pourront être pris en compte par exemple grâce à l'utilisation de dispositifs aimantés, qui sont autorisés. Leur utilisation permettra aux utilisateurs de ces véhicules d'une part de circuler conformément à la réglementation en vigueur et d'autre part, de préserver l'authenticité et le charme de leur véhicule lors d'expositions notamment.

Sécurité routière

Signalisation des angles morts sur les véhicules de collection

36255. – 9 février 2021. – M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'article 1^{er} du décret n° 2020-1396 du

17 novembre 2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, qui impose d'apposer un autocollant blanc de 25 cm x 17 cm matérialisant la position des angles morts sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. En effet, si cet article codifié à l'article R. 313-32-1 du code de la route prévoit quelques exemptions, il oublie manifestement parmi ces exemptions les véhicules poids-lourds de collection qui, du fait de leur usage très limité en ville (lors de manifestation culturelle essentiellement) et occasionnel sur les routes (du fait de leur lenteur), ainsi que de leur intérêt patrimonial, ne sauraient se voir imposer cette obligation, celle-ci concernant avant tout les poids lourds roulant beaucoup du fait de leur usage commercial et régulier. Aussi, souhaiterait-il savoir si le Gouvernement entend modifier ce texte afin d'en exempter les véhicules de collection définis à l'article R. 311-1-6-3° du code de la route.

Réponse. – La mesure qui impose aux véhicules de plus de 3,5t d'être équipés, depuis le 1^{er} janvier 2021, d'une signalisation matérialisant la position des angles morts, répond à la nécessité de renforcer la prise en compte des angles morts par les usagers vulnérables (cyclistes, piétons et utilisateurs d'engins de déplacement personnels) circulant sur la voie publique. De très nombreux usagers ne sont en effet pas conscients de l'impossibilité pour le conducteur de poids-lourds de percevoir leur présence sur chaque côté. Cette situation est à l'origine d'accidents parfois mortels, par exemple lorsque le conducteur prévoit de tourner alors qu'un cycliste est présent sur le côté du véhicule. Le décret publié le 20/11/2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, met en place ce dispositif de signalisation et précise son emplacement : il doit être visible sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. Cette obligation s'applique aux véhicules lourds circulant sur le territoire national. Le décret exclut uniquement de son champ d'application les véhicules agricoles et forestiers d'une part, et les engins de service hivernal et les véhicules d'intervention des services gestionnaires des autoroutes ou routes à deux chaussées d'autre part. Cette mesure s'applique donc aux véhicules de collection de plus de 3,5 tonnes. Le Gouvernement est déterminé à renforcer la protection des usagers vulnérables (cyclistes, piétons, utilisateurs de trottinettes...) circulant sur la voie publique. Or les véhicules de collection, pour lesquels vous sollicitez une exemption, peuvent être amenés à emprunter le réseau routier, y compris en milieu urbain. Le Gouvernement ne prévoit donc pas de faire évoluer le décret pour ajouter les véhicules de collection à la liste des exclusions. Les enjeux patrimoniaux concernant les véhicules de collection pourront être pris en compte par exemple grâce à l'utilisation de dispositifs aimantés, qui sont autorisés. Leur utilisation permettra aux utilisateurs de ces véhicules d'une part de circuler conformément à la réglementation en vigueur et d'autre part, de préserver l'authenticité et le charme de leur véhicule lors d'expositions notamment.

8916

Taxis

Application de la loi GrandGuillaume - Taxi et VTC

36259. – 9 février 2021. – Mme Mathilde Panot appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la situation de chauffeurs de taxi et leur manifestation du 26 janvier 2021. La loi n° 2016-1920, dite la loi GrandGuillaume, votée par le parlement en 2016 prévoit un certain nombre de dispositions réglementaires concernant les plateformes VTC. Les chauffeurs de taxi, comme ceux des plateformes, demandent l'application de la loi votée il y a maintenant plus de quatre ans. Mme Élisabeth Borne déclarait en 2017 : « Repousser l'échéance ne serait que repousser le problème, alors que le secteur a besoin de stabilité ». Mme la députée demande à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de faire publier, dans les plus brefs délais, les arrêtés assurant l'effectivité de son application. Elle attire son attention sur le fait que cette situation incompréhensible crée des tensions considérables dans une profession qui ne demande que l'application d'une loi déjà votée. – **Question signalée.**

Réponse. – Le Gouvernement partage l'attention exprimée sur l'application de l'article 2 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) dite « Grandguillaume ». Le décret n° 2019-866 du 21 août 2019, pris en application de cet article 2, a fixé les modalités selon lesquelles les informations relatives à l'activité des professionnels du secteur du transport public particulier de personnes sont recueillies par les services de l'État, d'une part, à des fins de contrôle et, d'autre part, à des fins statistiques. Ce décret a été pris après l'avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Pour donner pleine application au décret, trois arrêtés précisant la nature, l'antériorité, la périodicité et la durée de conservation des données demandées dans ce cadre ont été publiés le 5 novembre 2021. S'agissant d'arrêtés portant sur des données personnelles, la CNIL a été saisie pour avis préalable sur ces textes. À cette fin, une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a été élaborée après établissement d'un cadrage technique sur les modalités de collecte, d'usage et de sécurisation des données transmises par les acteurs du transport public particulier de personnes dans le cadre de ces

textes réglementaires. Ces dispositions finalisent le cadre juridique nécessaire à la collecte de données auprès des acteurs, en particulier les plateformes de mise en relation, dans le respect des dispositions sur la protection des données personnelles et économiques. Le Gouvernement demeure très attentif à la situation du secteur, notamment en matière de lutte contre les fraudes afin d'apporter des conditions de sécurité appropriées aux passagers et de permettre l'exercice d'une concurrence équilibrée et loyale. Les données collectées dans le nouveau cadre juridique permettront ainsi de renforcer l'efficacité du contrôle du respect des règles d'exercice de la profession et d'améliorer la connaissance statistique du secteur en vue d'une régulation toujours mieux adaptée.

Taxis

Les taxis demandent l'application de la loi Grandguillaume

36260. – 9 février 2021. – M. Jean-Luc Mélenchon attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'application de la loi en matière de contrôle des professions du transport public, et plus particulièrement des plateformes VTC. En effet, l'article 2 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 votée il y a quatre ans devait poser les bases d'un meilleur contrôle de ces plateformes. Cet article doit encadrer la transmission aux autorités administratives des données permettant le « contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation ». Or, il semble que le Gouvernement fasse preuve d'une particulière mauvaise volonté, voire d'un refus manifeste de faire réellement appliquer cette disposition. En effet, le ou les arrêtés complémentaires au décret n° 2019-866 du 21 août 2019 ne sont toujours pas publiés. Leur absence empêche toute effectivité de l'article 2 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016. Les multiples sollicitations des syndicats de taxis à ce sujet au ministère des transports sont restées lettre morte. Au contraire, les multinationales du VTC sont, elles, régulièrement conviées au ministère des transports. Le Président de la République a même reçu en entretien particulier M. Khosrowshahi, président-directeur général d'UBER, à l'Élysée, en mai 2019. M. le député s'interroge. Où est passée la démocratie si les lois votées sont rendues sciemment inapplicables par l'exécutif ? Où est passée la démocratie si les ministres reçoivent selon leur bon vouloir tel ou tel représentant des secteurs économiques de leur portefeuille ministériel ? L'ensemble des syndicats de taxis, reçus à l'Assemblée nationale par le groupe parlementaire La France insoumise, déplorent ce blocage. Celui-ci participe d'une situation de concurrence déloyale. En effet, il apparaît que les plateformes VTC se soustraient régulièrement aux règles établies. Il est donc plus qu'urgent de permettre à l'État d'assurer sa mission de contrôle du respect de la législation, y compris pour protéger les travailleurs de ces plateformes. Il lui demande s'il compte enfin daigner recevoir une délégation de taxis afin de répondre à leurs interrogations légitimes. – **Question signalée.**

Réponse. – Le Gouvernement partage l'attention exprimée sur l'application de l'article 2 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) dite « Grandguillaume ». Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Grandguillaume, les représentants des organisations de chauffeurs VTC, taxi et des plateformes ont été reçus dès 2017 au ministère chargé des transports, afin d'échanger sur les modalités d'application et les enjeux du secteur. Le décret n° 2019-866 du 21 août 2019, pris en application de cet article 2, a fixé les modalités selon lesquelles les informations relatives à l'activité des professionnels du secteur du transport public particulier de personnes sont recueillies par les services de l'État, d'une part, à des fins de contrôle et, d'autre part, à des fins statistiques. Ce décret a été pris après l'avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Pour donner pleine application au décret, trois arrêtés précisant la nature, l'antériorité, la périodicité et la durée de conservation des données demandées dans ce cadre ont été publiés le 5 novembre 2021. S'agissant d'arrêtés portant sur des données personnelles, la CNIL a été saisie pour avis préalable sur ces textes. À cette fin, une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a été élaborée après établissement d'un cadrage technique sur les modalités de collecte, d'usage et de sécurisation des données transmises par les acteurs du transport public particulier de personnes dans le cadre de ces textes réglementaires. Ces dispositions finalisent le cadre juridique nécessaire à la collecte de données auprès des acteurs, en particulier les plateformes de mise en relation, dans le respect des dispositions sur la protection des données personnelles et économiques. Le Gouvernement demeure très attentif à la situation du secteur, notamment en matière de lutte contre les fraudes afin d'apporter des conditions de sécurité appropriées aux passagers et de permettre l'exercice d'une concurrence équilibrée et loyale. Les données collectées dans le nouveau cadre juridique permettront ainsi de renforcer l'efficacité du contrôle du respect des règles d'exercice de la profession et d'améliorer la connaissance statistique du secteur en vue d'une régulation toujours mieux adaptée.

*Automobiles**Véhicules de collection et ZFE.*

36506. – 23 février 2021. – M. Jean-Jacques Gaultier appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur la présence de véhicules de collection dans les zones à faibles émissions (ZFE). La France compte à ce jour plus de deux cent cinquante mille collectionneurs de véhicules anciens. L'utilisation de ces véhicules se fait à travers d'activités non professionnelles telles que des balades, du transport de jeunes mariés, des expositions, des salons, des rallyes, etc. Ils font partie du patrimoine industriel, historique et culturel. En outre, les collectionneurs font vivre de nombreuses petites et moyennes entreprises (PME), notamment dans le domaine de l'entretien, la restauration, l'évènementiel. De plus, avec leur fabrication ancienne, les normes de l'époque ne peuvent pas correspondre aux normes « Crit'Air ». Ils représentent actuellement seulement 1 % du parc automobile français et sur ce pourcentage seulement 5 % de ces véhicules ont un moteur diesel. L'impact sur l'environnement de l'ensemble de ces véhicules de collection est évalué à 1/100 000ème des émissions totales de particules en suspension dans l'air (PM10). Aussi, il demande quelles sont les mesures envisagées par le gouvernement pour permettre aux véhicules de collection de continuer à circuler dans les ZFE. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience -promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection

permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution.

Sécurité routière

Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020

36890. – 2 mars 2021. – M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'article 1^{er} du décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé excède 3,5 tonnes, qui impose d'apposer un autocollant blanc de 25 centimètres par 17 centimètres matérialisant la position des angles morts sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. Si cet arrêté a prévu des exemptions il a omis les véhicules poids lourds de collection qui ont un usage très limité en ville et occasionnel sur les routes. Il lui demande si cette exemption serait susceptible d'être prévue pour ces véhicules. – **Question signalée.**

Réponse. – L'article 55 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) impose aux véhicules excédant 3,5 tonnes d'être équipés, depuis le 1^{er} janvier 2021, d'une signalisation matérialisant la position des angles morts. Cette mesure répond à la nécessité de renforcer la prise en compte des angles morts par les usagers vulnérables (cyclistes, piétons et utilisateurs d'engins de déplacement personnels) circulant sur la voie publique. De nombreux usagers ne sont en effet pas conscients de l'impossibilité pour le conducteur de poids-lourds de percevoir leur présence sur chaque côté, ce qui génère des accidents parfois mortels. Le décret publié le 20 novembre 2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, met en place ce dispositif de signalisation et précise son emplacement : il doit être visible sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. Cette obligation s'applique aux véhicules lourds circulant sur le territoire national. Le décret exclut uniquement de son champ d'application les véhicules agricoles et forestiers d'une part, et les engins de service hivernal et les véhicules d'intervention des services gestionnaires des autoroutes ou routes à deux chaussées d'autre part. Les véhicules de collection excédant 3,5 tonnes sont bien concernés par l'obligation de signalisation matérialisant la position des angles morts. Le Gouvernement est déterminé à renforcer la protection des usagers vulnérables sur la voie publique. Or les véhicules de collection peuvent être amenés à emprunter le réseau routier, y compris en milieu urbain. Le Gouvernement ne prévoit donc pas de faire évoluer le décret pour ajouter les véhicules de collection à la liste des véhicules exemptés.

Taxis

Application de la loi dite « Grandguillaume »

36897. – 2 mars 2021. – M. Gérard Leseul attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'application de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Cette loi a pour but de réguler les activités des chauffeurs de taxi et de VTC. Pour cette régulation, l'article 2 de ladite loi prévoit la transmission par les centrales de certaines informations à l'autorité administrative. Malheureusement, à ce jour, malgré la publication le 23 août 2019 d'un décret d'application, la loi de régulation ne peut pas s'appliquer pleinement. Pour entrer en application le dispositif légal doit encore être enrichi de plusieurs arrêtés d'application afin de préciser la nature des données à transmettre par les opérateurs du transport public de personnes. Il souhaite connaître sa position quant à la publication des arrêtés d'application nécessaires pour rendre effective cette loi.

Réponse. – Le Gouvernement partage l'attention exprimée sur l'application de l'article 2 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) dite « Grandguillaume ». Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Grandguillaume, les représentants des organisations de chauffeurs VTC, taxi et des plateformes ont été reçus dès 2017 au ministère chargé des transports, afin d'échanger sur les modalités d'application et les enjeux du secteur. Le décret n° 2019-866 du 21 août 2019, pris en application de cet article 2, a fixé les modalités selon lesquelles les informations relatives à l'activité des professionnels du secteur du transport public particulier de personnes sont recueillies par les services de l'État, d'une part, à des fins de contrôle et, d'autre part, à des fins statistiques. Ce décret a été pris après l'avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Pour donner pleine application au décret, trois arrêtés précisant la nature, l'antériorité, la périodicité et la durée de conservation des données demandées dans ce cadre ont été publiés le 5 novembre 2021. S'agissant d'arrêtés portant sur des

données personnelles, la CNIL a été saisie pour avis préalable sur ces textes. A cette fin, une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) a été élaborée après établissement d'un cadrage technique sur les modalités de collecte, d'usage et de sécurisation des données transmises par les acteurs du transport public particulier de personnes dans le cadre de ces textes réglementaires. Ces dispositions finalisent le cadre juridique nécessaire à la collecte de données auprès des acteurs, en particulier les plateformes de mise en relation, dans le respect des dispositions sur la protection des données personnelles et économiques. Le Gouvernement demeure très attentif à la situation du secteur, notamment en matière de lutte contre les fraudes afin d'apporter des conditions de sécurité appropriées aux passagers et de permettre l'exercice d'une concurrence équilibrée et loyale. Les données collectées dans le nouveau cadre juridique permettront ainsi de renforcer l'efficacité du contrôle du respect des règles d'exercice de la profession et d'améliorer la connaissance statistique du secteur en vue d'une régulation toujours mieux adaptée.

Transports aériens

Nouvelles conditions de vente des billets au tarif résident en Corse

36904. – 2 mars 2021. – M. Jean-Jacques Ferrara attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les modifications des conditions de vente des billets au tarif « résident » de la compagnie Air Corsica. Une « plateforme d'accréditation » doit être mise en place et devrait remplacer le mode de fonctionnement actuel, à savoir la présentation d'un document « papier » lors d'un contrôle à l'aéroport, attestant d'une résidence fiscale en Corse. Cette plateforme d'accréditation nécessite une inscription en ligne, en téléchargeant un justificatif d'identité (carte nationale d'identité, passeport, titre de séjour) et le dernier avis d'impôt sur le revenu avec domiciliation fiscale en Corse. Est alors généré un identifiant unique, qui sera exigé dès la réservation de billet d'avion au tarif résident, et remplacera tous les contrôles de documents effectués dans les aéroports. Pour les ayant-droits, l'attestation de la caisse d'assurance maladie est également requise. Il est précisé que, « pour des raisons de confidentialité, les montants correspondant aux revenus et à l'imposition peuvent être masqués » mais demeure l'obligation de transmettre en ligne et ensemble un justificatif officiel d'identité, une adresse et un numéro fiscal. Cette nouveauté informatique paraît tout à fait effrayante : qu'en sera-t-il de la protection de toutes ces données fiscales et strictement personnelles ? Où et par qui seront-elles stockées ? La collecte de ces informations est-elle prévue dans un cadre légal ? Il lui demande enfin si la CNIL et l'ANSSI ont émis des recommandations quant à ce dispositif.

Réponse. – Depuis 1991, la Collectivité de Corse est compétente pour organiser les transports aériens et maritimes entre la Corse et la France continentale. Dans ce cadre, lors du dernier renouvellement de la délégation de service public aérienne, en 2020, le choix a été fait par la collectivité de définir un tarif plus avantageux qu'auparavant pour les résidents. Seuls peuvent bénéficier de ce tarif : les personnes disposant de leur habitation principale et effective en Corse (au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse et pour une durée de séjour inférieure ou égale à 90 jours (article 4B du Code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-10-20160728) ; les résidents de moins de 27 ans qui étudient sur le continent, les jeunes résidents scolarisés sur le continent et les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside sur le continent et dont la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours. Ces conditions, plus restrictives que précédemment, ont participé à la définition du niveau de compensation financière accordée aux transporteurs et leur respect garantit l'économie des lignes desservies. La robustesse des contrôles fait partie des obligations des transporteurs dans ce cadre. Cela n'exonère en rien les différents acteurs du respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et du règlement européen général de la protection des données (RGPD) du 27 avril 2016. Dans ce cadre, l'Office des transports de la Corse a transmis au ministère chargé des transports des précisions complémentaires sur le processus mis en place par Air Corsica. La compagnie, agissant en son nom pour les liaisons « bord-à-bord » et pour le groupement qu'elle constitue avec Air France pour les liaisons avec Paris, a fait appel à une société spécialisée dans le traitement et l'hébergement des données qui a fourni des garanties en termes de confidentialité des données collectées. Par exemple, toutes les informations autres que le nom et l'adresse peuvent être masquées lors de l'envoi des justificatifs. Ces justificatifs sont en outre eux-mêmes détruits une fois l'instruction de la demande réalisée. Les modalités de conservation des données ont par ailleurs été établies par la compagnie. La société stocke les données de façon sécurisée pendant la durée de validité du numéro d'accréditation, soit 13 mois. Air Corsica et Air France conservent les données pendant 5 ans dans un coffre-fort numérique sécurisé à accès restreint pour satisfaire aux demandes éventuelles des autorités, par exemple de la Cour des comptes ou de la Commission européenne. Enfin, les dispositions mises en place ont été notifiées à la Commission nationale Informatique et Libertés (CNIL). L'instruction par les services de la CNIL vise précisément à garantir que les données à caractère personnel qui font l'objet d'un traitement soient adéquates,

pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées, conformément à l'article 5.1.C du RGPD. Le ministère des transports sera particulièrement attentif à ce que les compagnies Air Corsica et Air France fournissent tout élément complémentaire qui serait demandé par la CNIL et à la prise en compte des recommandations éventuelles de la commission.

Transports routiers

Autoroutes - illégalité potentielle d'un décret et obligation d'abroger

37113. – 9 mars 2021. – Mme Christine Pires Beaune attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'illégalité potentielle du décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, qui établit les modalités de fixation et de révision des tarifs des péages des autoroutes concédées, et sur la nécessité d'abroger ce texte qui prévoit des augmentations automatiques de tarifs sur la base de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. L'article 3 du décret susmentionné dispose que la majoration des péages, fixés annuellement en vertu de son article 1^{er}, « ne peut être inférieure à 70 p. 100 de l'évolution des prix à la consommation [] ». Il prévoit de ce fait une indexation automatique et annuelle des tarifs à l'inflation générale. Cette disposition semble avoir été illégale dès son édicition, au regard de l'article 79 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 abrogeant toutes « dispositions générales de nature législative ou réglementaire tendant à l'indexation automatique des prix de biens ou de services » et interdisant les clauses statutaires ou conventionnelles concourant au même effet ; puis en vertu de l'interdiction de « l'indexation automatique des prix des biens et services » portée depuis 2000 à l'article L. 112-1 du code monétaire et financier (CMF). L'illégalité de l'indexation sur les prix des tarifs des péages a perduré au moins jusqu'à la modification de l'art. L. 112-3 du CMF par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013, dont l'article 11 ajoute une nouvelle exception à l'interdiction d'indexation concernant les « contrats de concession et de marché de partenariat conclus dans le domaine des infrastructures et des services de transport ». Le 1^{er} alinéa de l'article L. 112-3 du CMF prévoit toutefois l'édiction d'un texte réglementaire d'application. Le défaut d'intervention de ce décret, dans la mesure où celui-ci est manifestement nécessaire à l'application de la loi, emporterait l'illégalité de tout acte pris en vertu du 11° de l'art. 112-3 du CMF. De surcroît, le décret de 1995 ne pourrait trouver application que dans la mesure où la loi de 2013 susmentionnée en aurait constitué validation législative. Or certaines conditions posées par la jurisprudence constitutionnelle pour qualifier et permettre une validation législative depuis la décision n° 80-119 DC du 22 juillet 1980 ne semblent pas remplies : un but d'intérêt général suffisant à la validation n'est identifié ni par le texte de loi, ni par son exposé des motifs, ni lors des débats parlementaires, un motif purement financier n'étant pas de nature à justifier une validation législative ou à constituer un motif d'intérêt général (déc. n° 95-369 DC du 28 déc. 1995 loi de finances pour 1996) ; la portée d'une éventuelle validation portant sur le décret de 1995 n'est pas davantage circonscrite alors que la jurisprudence constitutionnelle l'exige depuis la décision n° 99-422 DC du 21 déc. 1999 loi de financement de la sécurité sociale pour 2000. Dès lors, elle aimerait savoir si le décret appliqué au titre du 11° de l'art. L. 112-3 du CMF est bien le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995. Si oui, sur quelles bases légales un décret préexistant, par ailleurs illégal au moment de l'entrée en vigueur de la disposition précitée du CMF, a-t-il pu constituer un acte d'application valable et remplir l'obligation substantielle d'édiction d'un texte d'application à laquelle la légalité de l'indexation annuelle des péages sur les prix était conditionnée à partir de 2013 ? Si ce décret n'est pas le texte d'application prévu, pourquoi l'obligation d'édicter un texte d'application dans un délai raisonnable n'a-t-elle pas été respectée, étant entendu que l'indexation sur les prix à la consommation des tarifs des péages serait quoiqu'il en soit demeurée illégale ? Elle aimerait savoir s'il compte abroger le décret en question, comme l'y oblige une jurisprudence constante depuis l'arrêt du Conseil d'État du 3 février 1989 Alitalia (n° 74052) et par quelles dispositions réglementaires il compte le remplacer. Elle aimerait connaître quelles conséquences l'illégalité alléguée du décret emporte pour l'exécution des contrats des concessions autoroutières et pour le calcul de la rentabilité des concessions. Elle souhaite enfin savoir comment il compte agir suivant les réponses apportées à ces questions.

Réponse. – À titre liminaire, il convient de rappeler que la question soulevée n'est pas nouvelle : elle a été maintes fois examinée, tant par l'administration que le Conseil d'État notamment lors de l'examen des décrets approuvant les contrats de concession et leurs avenants. Elle a par ailleurs suscité l'attention du législateur en 2013, afin de clore de manière définitive la question. L'article 11 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 est en effet venu modifier l'article L. 112-3 du code monétaire et financier, pour prévoir, par dérogation aux dispositions de l'article L. 112-1 et des premier et deuxième alinéas de l'article L. 112-2, et selon des modalités définies par décret, que peuvent être indexés sur le niveau général des prix « 11. Les rémunérations des cocontractants de l'État... au titre des contrats de concession [...] dans le domaine des infrastructures et des services de transport ». Les travaux parlementaires ayant présidé à l'adoption de cette disposition établissent très clairement qu'il s'agissait surtout de conforter

juridiquement la pratique contractuelle de l'État et des sociétés concessionnaires de recours à un indice d'évolution plutôt favorable soit à l'État soit aux usagers. En outre, cette modification du code monétaire et financier avait le mérite de donner une accroche législative au décret de 1995 sur les péages autoroutiers, considéré désormais comme les modalités définies par décret de l'article L. 112-3. Au demeurant, comme le prouvent les contrats de concession et les contrats de partenariat pour la construction de LGV ferroviaires où figurent de tels indices d'évolution des prix, la dérogation de l'article L. 112-3 ne nécessite pas forcément de décret d'application pour ces contrats administratifs. Ainsi, la réglementation des péages autoroutiers et les clauses des concessions autoroutières qui permettent leur évolution en se fondant sur le niveau général des prix sont parfaitement licites. Il n'existe pas de motif qui justifierait de remettre en cause le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers.

Transports aériens

Extension de l'aéroport Marseille-Provence et objectifs climatiques de la France

37323. – 16 mars 2021. – **M. Jean-Luc Mélenchon** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** au sujet du projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence. Les associations tirent la sonnette d'alarme. Marseille possède déjà le cinquième aéroport de France en nombre de passagers annuels. Le nombre de passagers est passé de 6 à 10 millions en 10 ans. Pourtant, un nouveau plan d'aménagement a pour objectif d'atteindre les 18 millions de passagers en 2045. Entre 2017 et 2020, une première tranche du projet a doublé la capacité d'accueil du terminal 2, dédié aux vols à bas coût. Une nouvelle étape appelée « Cœur d'aérogare » consiste en une extension du terminal 1 de l'aéroport Marseille-Provence avec 22 000 m² d'espaces supplémentaires, dont 6 000 m² de commerce, avant la construction éventuelle d'une nouvelle jetée d'embarquement de 13 000 m². Or 70 % des avis exprimés lors de l'enquête publique y étaient opposés. Pourtant, le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable. Le préfet des Bouches-du-Rhône a délivré le permis de construire en décembre 2020. Le mardi 9 février 2021, des associations ont adressé un recours gracieux contre ce permis de construire au préfet des Bouches-du-Rhône. Tout d'abord, ce projet est à rebours des ambitions climatiques de la France. En effet, l'augmentation des capacités d'accueil des aéroports favorise l'accroissement du trafic aérien. De fait, cela participe d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Or la France n'atteint pas ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre en matière de transport. Depuis 1990, elles ont augmenté de 9 %. Globalement, les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien ont déjà doublé depuis 1990 en Europe. Sans bifurcation radicale, elles risquent de tripler d'ici à 2050. Ensuite, il trahit les propositions de la Convention citoyenne pour le climat. En effet, par sa mesure SD-E3, celle-ci demande clairement d'« interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants ». Or la rédaction de l'article 37 du projet de loi « portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » est largement insuffisante. En effet, cet article prévoit que les projets de création ou d'augmentation des capacités d'accueil des aéroports ne puissent être « déclarés d'utilité publique en vue d'une expropriation (.) s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019 ». Il ne s'agit en rien d'une interdiction. Les conditions établies permettront à de multiples projets de voir le jour. En effet, l'activité aéroportuaire était au plus fort en 2019, avant la pandémie. Ce point de repère est donc très peu ambitieux. Par ailleurs, sur la dizaine de projets en cours ou à l'étude actuellement, aucun n'a nécessité ou ne nécessitera de déclaration d'utilité publique (DUP), à l'exception du projet d'extension de l'aéroport de Nantes. Celui-ci est par ailleurs mentionné dans les diverses exceptions permises par l'article. Y ajouter une possibilité de « compensation » aux contours flous achève de rendre cet article inoffensif. Au final, les 10 plus grands projets d'extension en cours devraient échapper au champ d'application de l'article 37. En outre, la pollution aérienne se double d'une injustice sociale. Par exemple, le coût de la nouvelle phase du projet d'extension de l'aéroport de Marseille Provence nommé « Cœur d'aérogare » serait d'au moins 140 millions d'euros. Surtout, il ne constitue qu'une étape d'un projet global encore plus coûteux, estimé à près d'un demi-milliard d'euros. Pourtant, de tels investissements publics profitent à un nombre restreint d'individus. En effet, seuls 1 % de la population mondiale produit 50 % des émissions mondiales du secteur aérien. En France, parmi les ménages dont le niveau de vie est le plus faible, moins d'un quart a pris l'avion en 2015. Au lieu d'investir dans un tel projet symbole d'une fuite en avant anti-écologique, il apparaît indispensable de planifier la bifurcation du secteur aérien en concertation avec ses salariés. Les alternatives à l'aérien devraient être déployées dans les Bouches-du-Rhône, comme à l'échelle nationale. Il manque 3 milliards d'euros chaque année jusqu'en 2030 pour relancer le ferroviaire et atteindre les objectifs fixés par la stratégie nationale bas carbone. Pourtant, le fameux projet de loi climat ne contient aucune mesure en ce sens. L'État détient 60 % de l'aéroport Marseille-Provence. Il est donc en mesure de mettre un terme à ce projet d'extension. Pour cela, l'article 37 du projet de loi en cours de discussion à l'Assemblée nationale doit être réécrit

de manière conforme à la demande de la convention citoyenne. Par conséquent, il aimerait savoir si le Gouvernement entend se donner les moyens de ses ambitions climatiques. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Le projet d'extension du Terminal 1 de l'aéroport de Marseille-Provence comprend deux phases : une première phase appelée « Cœur d'aéroport », dont la mise en service doit intervenir au cours du premier semestre 2024, date à laquelle Marseille accueillera certaines épreuves des Jeux Olympiques, et une seconde, la jetée, dont la mise en service a été reportée sine die en raison de la crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19. Seule la première phase du « Cœur d'aéroport » est concernée par le permis de construire délivré par le préfet des Bouches-du-Rhône le 4 décembre 2020. Cette opération, qui n'a pas vocation à augmenter la capacité d'accueil des infrastructures, est considérée comme essentielle par l'aéroport de Marseille-Provence pour la modernisation de son Terminal 1, dont l'infrastructure est vieillissante et n'a pas fait l'objet de transformation majeure depuis trente ans. Par cette opération, l'aéroport de Marseille-Provence, troisième aéroport régional de France en termes de trafic, entend adapter son terminal aux standards internationaux sur les plans fonctionnels et opérationnels. Ainsi, par la création du « Cœur d'aéroport », la plateforme envisage d'améliorer la qualité de service rendu aux usagers notamment par la simplification et la fluidification du parcours passager, mais aussi par l'amélioration de l'offre commerciale, et de renforcer la sûreté sur la plateforme en se mettant en conformité avec la réglementation européenne. Aéroport Marseille-Provence a également repensé la conception de son projet depuis le début de l'épidémie de covid-19, afin de garantir une meilleure prise en compte des enjeux sanitaires. Le terminal répondra par ailleurs aux exigences Haute Qualité Environnementale (HQE) "Très performant". Ce projet sera intégralement financé par Aéroport de Marseille-Provence, en partie sur ses fonds propres mais également par un recours à l'emprunt. Le projet ne fait donc pas intervenir de subvention publique. Une fois mis en service, cet investissement sera amorti par les redevances pour service public payées par les compagnies aériennes et les autres recettes, notamment commerciales, de l'exploitant. Le « Cœur d'aéroport » représente donc un dispositif essentiel pour renforcer l'attractivité du territoire. Ce projet n'entre pas en contradiction avec les objectifs environnementaux défendus par le Gouvernement dans la loi Climat et Résilience promulguée en août 2021. L'article 146 de la loi interdit les créations ou extensions d'aéroports lorsqu'elles nécessitent une déclaration d'utilité publique et lorsqu'elles entraînent une augmentation nette des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à 2019. L'extension de l'aéroport de Marseille-Provence n'augmentant pas la capacité d'accueil de l'aéroport, elle n'est pas impactée par la mesure. Mais d'autres projets le sont et le seront, tels que les projets de nouvelles pistes sur les aérodromes de Lyon-Saint-Exupéry et Bordeaux-Mérignac, ou les projets d'extension de bâtiments sortant des emprises aéroportuaires actuelles, qui seront conditionnés à la démonstration qu'ils ne s'accompagnent pas d'une hausse des émissions nettes de l'activité aéroportuaire. Cela limitera les développements de capacité de ces aérodromes et donc les possibilités de développement du trafic à long-terme. La loi Climat et Résilience prévoit également, dans son article 145, la suppression des dessertes aériennes intérieures lorsqu'il existe une alternative en train de moins de 2h30, obligeant les voyageurs à se reporter sur le train lorsque ce mode de transport apparaît de manière évidente le plus pertinent. Le Gouvernement s'est également engagé à contenir les émissions de gaz à effet de serre durant cette période transitoire de reconversion. Ainsi, la loi Climat et Résilience prévoit la compensation des émissions pour les vols intérieurs en métropole ce qui fait du secteur aérien le premier et seul secteur à devoir compenser en intégralité, par une mesure en outre strictement nationale, ses émissions. Par ailleurs, l'article 143 de la loi Climat et résilience prévoit l'accompagnement de l'État pour développer le transport ferroviaire de voyageurs et atteindre les objectifs d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs de 17 % en 2030 et de 42 % en 2050 définis par la stratégie nationale bas-carbone. Enfin, concernant l'engagement de l'État pour développer le ferroviaire, le plan de relance présenté en 2020 consacre un investissement massif de 4,7 milliards d'euros pour relancer le transport ferroviaire. Cet investissement permettra de financer le développement du fret ferroviaire, la réouverture de certaines trains d'équilibres du territoire (TET), et de moderniser et sécuriser l'ensemble du réseau. Entre 2017 et 2022, ce sont les trois-quarts des investissements durant le quinquennat qui sont ou seront consacrés au mode ferroviaire, pour les voyageurs et les marchandises : 13,4 Md€ investis par l'État et 3,6 Md€ investis chaque année par SNCF Réseau.

8923

Cycles et motocycles

Pratique du vélo en France

37389. – 23 mars 2021. – M. Pierre Vatin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la pratique du vélo en France. Se hissant à la 5ème place de l'activité sportive préférée des Français, le cyclisme compte 9 millions d'adeptes, dont 3,6 millions de pratiquants

réguliers en 2016. En 2019, le vélo représente 2,7 % des déplacements, une part stable depuis 2008. Le plan « Vélo et mobilités actives » présenté en septembre 2018 vise à tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens afin d'atteindre 9 % en 2024. Or les équipements de protection sont les grands absents dudit plan, renforçant la vulnérabilité des cyclistes. En 2019, la baisse de la mortalité routière a profité à tous les usagers sauf aux adeptes du vélo : 187 cyclistes ont été tués dans les accidents de la route, soit 6 % de la mortalité routière. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 (+ 12 tués) et le plus élevé depuis 15 ans. Le port du casque est un enjeu majeur puisque les blessures dues à un choc sur le crâne demeurent la première cause de décès chez les cyclistes. En cas d'accident, la tête est touchée plus d'une fois sur trois. Deux tiers des accidents surviennent chez les moins de 15 ans. Porter un casque réduit de 80 % la gravité des traumatismes crâniens. Le port du casque étant obligatoire pour les moins de 12 ans uniquement et fortement recommandé pour les autres, il lui demande s'il envisage de rehausser cette limite d'âge à 15 ans. En outre, le prix ne doit pas être un frein pour les Français à l'achat d'équipements de protection pour la pratique du vélo. Ces derniers réduisent considérablement les risques d'accidents et rassurent davantage les usagers. Il lui demande donc s'il compte réduire la taxe de la valeur ajoutée (TVA) sur les équipements recommandés et obligatoires pour les cyclistes de 20 % à 5,5 %. Enfin, en 2019, 2,65 millions de vélos ont été vendus en France. Les vélos à assistance électrique représentent 15 % des ventes et 45 % du marché. L'opération « Coup de pouce vélo » a permis à un million et demi de personnes de bénéficier d'une aide financière de 50 euros afin de réparer leur bicyclette à moindres frais et de sécuriser leurs trajets. La forte demande a provoqué une pénurie des pièces détachées, dont 95 % sont fabriquées hors de France. Cette initiative prendra aussi fin le 31 mars 2021 alors qu'elle constitue un gain économique et écologique important. Aussi, il souhaite savoir si le Gouvernement compte proroger cette aide et il lui demande ce qu'il compte mettre en place pour développer la production française de pièces détachées.

Réponse. – Le Gouvernement est fortement engagé dans le développement du vélo, grâce au plan vélo et mobilités actives annoncé par le premier ministre en 2018 et complété régulièrement depuis, notamment en 2020 avec l'opération coup de pouce vélo et en 2021 avec l'ouverture de la prime à la conversion au vélo. Si en 2019, on déplore une mortalité routière des cyclistes en hausse, il faut souligner que celle-ci a diminué en 2020 avec 174 cyclistes tués, malgré une hausse de la pratique cyclable. Le gouvernement privilégie à ce sujet l'installation d'aménagements cyclables à même de sécuriser les parcours. Ainsi, depuis 2017, le nombre de kilomètres de pistes cyclables et voies vertes a augmenté de 30 % en France en passant de 40 000 à plus de 50 000 km. Pour ce qui est du port du casque pour les cyclistes, la réglementation a effectivement été modifiée en 2017 rendant son port obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans. Le gouvernement n'entend pas faire évoluer la réglementation à ce sujet. Les ventes de vélos et équipements, selon les chiffres de l'Union Sport et Cycle, sont en forte évolution en 2020 avec 2,7 millions de vélos vendus, soit une valeur stable, mais plus de 500 000 vélos à assistance électrique, en croissance de 29 %. Les vélos à assistance électrique rendent accessible le vélo à de nouveaux cyclistes. L'État propose d'ailleurs une aide à l'achat sous conditions de ressource, en complément des aides versées par les collectivités locales. Enfin, l'Union sport et cycles estime qu'en 2021 la production française de vélo va augmenter de 40 %. Le montant des ventes de pièces détachées, comprenant les équipements de sécurité, est lui en croissance de 20 %. Pour ce qui concerne plus spécifiquement les équipements de sécurité comme les casques, éclairages, gilets autoréfléchissants, leur coût modique n'apparaît pas être un frein significatif à leur développement. Le gouvernement n'entend pas faire évoluer le régime fiscal à ce sujet. L'opération « coup de pouce vélo » a été engagée en mai 2020 dans la perspective de la reprise d'activité après le confinement. Il s'agissait de proposer aux français une solution de transport accessible et adaptée au contexte sanitaire. Cette opération avait pour objectif initial d'inciter 300 000 cyclistes à sortir leur vélo inutilisable pour pouvoir se déplacer autrement en sécurité, et d'accélérer ainsi la dynamique engagée par ailleurs dans le cadre du plan vélo. L'opération « coup de pouce vélo » a de fait connu un grand succès populaire. Entre le 11 mai et le 31 mars, près de 2 millions de vélos ont été réparés, 19 000 cyclistes accompagnés dans un stage de remise en selle, et 15 000 places de stationnement vélo temporaires installées, puisque ces trois types d'intervention étaient pris en charge. Le dispositif a effectivement pris fin le 31 mars après avoir été prolongé par deux fois. Celui-ci a pleinement rempli ses objectifs de remettre en selle de très nombreux français à l'occasion du déconfinement. Il est aussi important de noter que de nouvelles mesures seront engagées grâce à la loi Climat et Résilience, telles que le développement de pistes cyclables aux abords des Zones à Faibles Emissions, ou l'élargissement de la prime à la conversion au vélo.

8924

Transports

Impact financier sur les entreprises du transport

37579. – 23 mars 2021. – M. Stéphane Trompille alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur certaines mesures présentes dans la loi de lutte contre le

dérèglement climatique qui impacteront lourdement les entreprises du transport. Cette loi prévoit la fin de la TICPE pour ces entreprises ainsi que la mise en place d'une taxe régionale. Ces deux mesures auraient pour conséquence une grave diminution du résultat de ces entreprises. Elles n'auraient donc plus la capacité d'investir afin de réduire leur empreinte carbone (nouveaux véhicules moins polluants, formation à l'écoconduite, etc.). La crise sanitaire que l'on traverse a déjà mis à mal certaines entreprises du transport en France qui ont malgré tout répondu présent pour que tous les magasins soient approvisionnés. Aussi, il lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour soutenir les entreprises du transport face à cette situation.

Réponse. – S'agissant des conséquences de la crise liée au coronavirus, la désorganisation de l'économie qui a accompagné la propagation de l'épidémie a atteint la plupart des activités parmi lesquelles celle du transport routier de marchandises. À ce titre, ce secteur a bénéficié, dès le début de la crise, non seulement de mesures transversales sans précédent mises en place pour soutenir l'ensemble des entreprises du pays, telles que des reports de cotisations sociales pour les très petites entreprises (TPE) et les petites et moyennes entreprises (PME), l'élargissement du dispositif d'activité partielle ou l'engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour des prêts bancaires, mais aussi de mesures spécifiques au transport routier, telle que le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au trimestre échu et non au semestre échu et le report au 1^{er} décembre 2020 de l'échéance de la taxe sur les véhicules routiers (TSVR) qui devait être payée au plus tard au 1^{er} septembre 2020. Les règles de capacité financière à respecter par les entreprises pour être inscrites au registre des transporteurs ont également été assouplies. Le Gouvernement est très attentif à la situation des entreprises de transport routier. Cela est d'autant plus justifié que la reprise d'activité s'inscrit dans la durée. Les mesures mises en place sont fortes et ont eu des effets rapides sur la trésorerie des entreprises du secteur. Au regard du caractère par nature évolutif de la situation sanitaire et économique, le Gouvernement continue à adapter les mesures de soutien aux entreprises. Par ailleurs, le Gouvernement a placé la transition énergétique au cœur de son action comme en témoigne la mise en œuvre du Plan climat et de la Stratégie nationale bas carbone visant à concrétiser l'Accord de Paris. La mobilisation des entreprises de transport routier de marchandises depuis plus de 10 ans a permis des progrès très importants dans la réduction de l'empreinte carbone du secteur mais les objectifs ambitieux de décarbonation des transports en 2050 nécessitent une accélération de la transition énergétique. À cette fin, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique fixe en son article 130 un objectif programmatique de suppression en 2030 du dispositif de gazole professionnel, en cohérence avec la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Néanmoins, le Gouvernement est attentif à ce que cette évolution ne se fasse pas au détriment du pavillon français. Compte tenu des écarts de fiscalité sur les carburants entre les pays de l'Union européenne (UE), toute augmentation du gazole professionnel non coordonnée au niveau européen présenterait un très fort risque de renforcement des pavillons étrangers sur le marché domestique, au détriment des emplois du pavillon français et sans gain écologique. C'est pourquoi la présidence française de l'UE, en 2022, fera une priorité de la révision de la directive Énergie dans le sens d'une convergence de la fiscalité applicable aux carburants utilisés par les professionnels du transport routier, entre les États membres. Par ailleurs, l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole ainsi que les réseaux d'avitaillement sont actuellement réduits. Une Task force réunissant constructeurs, transporteurs et énergéticiens a été constituée pour définir des cibles partagées de développement de l'offre de véhicules propres et les réseaux d'avitaillement correspondants. Le rapport au Parlement à l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, tel que prévu à l'article 130 du projet de loi, permettra de présenter une trajectoire de suppression du dispositif de remboursement partiel de la TICPE, éclairée des perspectives de convergence de la fiscalité sur les carburants au niveau européen et des données sur l'offre de véhicules à motorisation alternative au gazole et les réseaux d'avitaillement en énergies « vertes ». Le Gouvernement prévoit également que la trajectoire de suppression progressive du gazole professionnel soit assortie de mesures de soutien au secteur. L'article 137 de la loi prévoit de permettre aux régions frontalières de mettre en place une contribution spécifique du transport routier de marchandises. Si le niveau de la fiscalité constitue une préoccupation majeure du Gouvernement, cette disposition s'inscrit dans une logique de mise en œuvre d'un prix juste pour les prestations de transport routier. La mise en place d'une contribution régionale « poids lourds » restera une décision de la région concernée et est subordonnée au fait que cette dernière a repris la gestion d'une partie du réseau routier national, possibilité prévue dans le cadre du projet de loi dit "4D" (décentralisation, différenciation, déconcentration, décomplexification). Une ordonnance précisera les modalités de mise en œuvre. Les régions devront bien entendu concerter avec les secteurs concernés. Si certaines régions devaient mettre en place cette contribution, celle-ci participera nécessairement au financement du réseau routier, conformément à la Directive Eurovignette et sera applicable dans les mêmes conditions aux entreprises établies hors de France. Le Gouvernement est très attentif au secteur du

transport routier. Son rôle est essentiel pour approvisionner la population et l'économie. Les mesures proposées dans la loi intègrent des objectifs de soutenabilité pour les entreprises, de transparence et de concurrence équilibrée au sein du marché du transport routier.

Cycles et motocycles

Coup de pouce vélo

37632. – 30 mars 2021. – **M. Michel Herbillon** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur le dispositif « coup de pouce vélo ». Cette aide de 50 euros permet de couvrir les frais de réparation ou de remise en état d'un vélo pour inciter les Français à se remettre en selle. Ce dispositif doit prendre fin au 31 mars 2021. Face à l'engouement des Français pour bénéficier de cette aide, il lui demande si le Gouvernement compte repousser la fin de validité au-delà du 31 mars 2021. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'opération « coup de pouce vélo » a été engagée en mai 2020 dans la perspective de la reprise d'activité après le confinement. Il s'agissait de proposer aux français une solution de transport accessible et adaptée au contexte sanitaire. Cette opération avait pour objectif initial d'inciter 300 000 cyclistes à sortir leur vélo inutilisable pour pouvoir se déplacer autrement en sécurité, et d'accélérer ainsi la dynamique engagée par ailleurs dans le cadre du plan vélo. L'opération « coup de pouce vélo » a de fait connu un grand succès populaire. Entre le 11 mai et le 31 mars, près de 2 millions de vélos ont été réparés, 19 000 cyclistes accompagnés dans un stage de remise en selle, et 15 000 places de stationnement vélo temporaires installées, puisque ces trois types d'intervention étaient pris en charge. Le dispositif a effectivement pris fin le 31 mars après avoir été prolongé par deux fois. Celui-ci a pleinement rempli ses objectifs de remettre en selle de très nombreux français à l'occasion du déconfinement.

Transports aériens

Taxe d'atterrissage et redevance des pilotes de loisir et pénurie places hangars

37787. – 30 mars 2021. – **M. Bernard Bouley** appelle l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur le coût de plus en plus prohibitif de la « taxe d'atterrissage » et des places de stationnement des avions dans les hangars des aérodromes français, ainsi que sur leurs conséquences sur la formation de nouveaux pilotes. Pourtant, les pilotes « de loisir » constituent un réservoir au sein duquel se trouvent les futurs pilotes de ligne. Or non seulement le prix et le manque de places suffisantes dans les hangars pour garer les avions, mais encore la taxe à payer lors de chaque atterrissage et la redevance qu'ils doivent acquitter auprès du gestionnaire de la plateforme sont de plus en plus élevées. Cette taxe, qui n'était à l'origine que de quelques euros, a semble-t-il considérablement augmenté et continue d'augmenter du fait de la délégation de gestion confiée à des sociétés privées. Ce phénomène de forte augmentation des tarifs sans amélioration des services est également à constater, s'agissant du nombre de places dans les hangars pour garer les avions. En effet, compte tenu de la pénurie de places, bon nombre de pilotes ont de plus en plus de mal à garer leur avion (notamment en région parisienne) et sont parfois obligés de faire plusieurs centaines de kilomètres en voiture pour rejoindre un aérodrome en province où des places sont encore disponibles, mais à des tarifs de plus en plus chers. Dès lors, il souhaite l'alerter sur ces deux sujets afin d'éviter que la délégation de gestion des aérodromes à des sociétés privées n'entraîne, en raison de l'augmentation trop importante de la taxe d'atterrissage et du prix de la place de hangar pour garer les avions (totalement incompatibles avec le pouvoir d'achat des passionnés d'aviation), une impossibilité pour les aéroclubs de former de nouveaux pilotes et un départ massif des aéronefs français vers d'autres pays européens. Enfin, il lui demande quelle mesure l'État entend prendre pour éviter les abus, stopper l'augmentation des prix et favoriser la construction de nouveaux hangars permettant d'accueillir des avions. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le ministère des transports est sensible aux enjeux soulevés par le député Bernard BOULEY, qui sont étroitement liés non seulement au maintien de l'aviation générale sur le territoire national mais également aux capacités de notre pays à recruter et former les pilotes de demain. Conformément au code de l'aviation civile, les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique peuvent donner lieu à la perception de redevances. Notamment, tout exploitant aéroportuaire est en droit d'instaurer des redevances correspondant à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de moins de six tonnes. Cependant, l'établissement de ces redevances doit s'effectuer dans le respect des principes de la régulation édictés par le code de l'aviation civile. En particulier, le tarif relatif à chacune des redevances doit être proportionnel au coût du service rendu, et son évolution doit être modérée. Pour les aéroports qui accueillent annuellement plus de cinq millions de passagers, les tarifs sont notifiés chaque année à l'Autorité de régulation des transports en vue de leur homologation. Pour les aéroports appartenant à l'État dont le trafic est

inférieur à ce seuil, les tarifs sont homologués par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces deux autorités s'assurent du respect des règles de la régulation. Ainsi, dans l'exercice de ses fonctions, l'autorité en charge de l'homologation des tarifs veille à ce que la redevance d'atterrissage applicable aux aéronefs utilisés dans le cadre de la formation des pilotes ne couvre pas davantage que le coût du service rendu et ce, indépendamment du caractère public ou privé des sociétés exploitantes. Une telle procédure d'homologation n'existe pas pour les aérodromes décentralisés dont le trafic annuel est inférieur à cinq millions de passagers. Cependant, les collectivités territoriales peuvent, dans le cadre des conventions de délégation de service public, fixer des objectifs au délégataire privé. Un des objectifs peut être le maintien des activités d'aviation de loisir sur la plateforme concédée, qui devrait alors se traduire par des tarifs des redevances compétitifs pour ce type de trafic. Selon les cas, il appartient également à la collectivité territoriale d'approuver les tarifs de l'opérateur par une délibération. Pour ces aérodromes, le Gouvernement suggère aux aéroclubs et à leurs représentants de prendre contact avec les collectivités territoriales qui en sont propriétaires et qui peuvent relayer leurs attentes auprès de leurs délégataires notamment pour les tarifs des redevances et pour la construction de nouveaux hangars à avions.

Voirie

Pollution sonore et de l'air due à certains revêtements

37791. – 30 mars 2021. – M. **Éric Bothorel** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les imperfections de la réglementation actuelle destinée à lutter contre le bruit des infrastructures routières. Les articles R. 571-44 et R. 571-45 du code de l'environnement posent les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets d'infrastructures ou des infrastructures existantes devant être aménagées ou modifiées. Toute route nouvelle ou route existante modifiée de manière significative (augmentation de l'émission après travaux supérieure à 2 dB (A)) ne peut dépasser, de nuit comme de jour, des seuils déterminés d'impact sonore en façade des bâtiments riverains. Le maître d'ouvrage de l'infrastructure est ainsi soumis à une obligation de résultat : il se doit d'assurer une protection antibruit respectant la réglementation. Cependant, l'article R. 571-46 du code de l'environnement exclut expressément certains travaux, dont l'entretien, de ce dispositif de protection. Par ailleurs, pour des raisons essentiellement budgétaires, certains départements recourent à des techniques d'entretien des voiries parfois moins coûteuses mais générant une pollution plus importante : pollution sonore, augmentation de la consommation de carburant et donc du gaz carbonique, augmentation de l'usure des pneus et donc des microparticules. L'emploi de certains revêtements annule en effet l'amélioration obtenue en matière de pollution sonore par les normes imposées pour les bruits de moteurs, et le frottement des pneumatiques sur la chaussée. En conséquence, des travaux de faible ampleur peuvent aboutir à une augmentation très importante du bruit. Ceci est par exemple le cas lorsqu'un enrobé est remplacé par un enduit superficiel d'usure. L'écart de bruit entre un enrobé drainant et un enduit superficiel d'usure à granulat 10/14 est en effet estimé en 11 décibels, bien au-delà des décibels évoqués ci-dessus. Cette situation engendre également un risque contentieux : en l'absence de définition précise de la notion d'entretien, le juge administratif pourrait requalifier des travaux ayant un tel impact en modification significative, contraignant alors les collectivités à réaliser des travaux pour respecter cette limitation. Dès lors, il semble nécessaire de faire évoluer le cadre juridique pour permettre une mise en œuvre plus claire et plus simple des objectifs environnementaux. Plusieurs évolutions sont envisageables à ce titre : supprimer l'article R. 571-46 du code de l'environnement, qui prévoit des exceptions à la prise de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ; étendre l'objectif de réduction du bruit prévu à l'article 15 de la loi du 31 décembre 1992 sur le bruit (moins de 60 décibels) à l'ensemble des routes nationales et départementales et non uniquement à celles concernées par les points noirs du bruit ; revoir la notion de point noir du bruit dont le niveau, trop élevé, est aujourd'hui fixé par une circulaire ; prendre en compte la consommation et l'usure des pneus dans les critères de pose des revêtements en excluant les plus polluants des routes nationales et départementales. Dans ce contexte, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement en la matière ainsi que son avis sur les propositions formulées ci-dessus. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'article R.571-46 du code de l'environnement précise les travaux et aménagements qui ne constituent pas une modification ou une transformation significative au sens de l'article R. 571-44 du même code. Ainsi la réglementation exclut notamment de l'obligation de faire une étude acoustique, le renforcement de chaussées, l'entretien ou les réparations routières. Toutefois, cette exemption ne bénéficie pas aux voies construites après le 10 janvier 1995 qui restent soumises à une obligation de résultat en application de l'article R. 571-44. En effet il convient de rappeler que cet article prévoit que « *La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne*

créée des nuisances sonores excessives. ». Ainsi toute infrastructure mise en service ou modifiée depuis la mise en application de cette réglementation doit respecter les seuils réglementaires sans contrainte de temps. Le gestionnaire doit respecter cette obligation de résultat tout au long de la vie de l'infrastructure. Pour ces infrastructures, tout changement de revêtement, toute opération d'entretien ne saurait avoir un impact entraînant un dépassement des seuils réglementaires y compris lors des opérations et de maintenance ultérieures qui doivent notamment garantir le maintien des dispositifs de protection acoustique prévus dès l'origine pour le respect des seuils. Le Gouvernement agit sur le réseau routier national dans la lutte contre les points noirs du bruit (circulaire du 12 juin 2001 relative à la création des observatoires du bruit et à la résorption des points noirs du bruit). Ces derniers sont définis à l'article D. 571-54 du code de l'environnement. S'ils ne concernent, effectivement, que le réseau routier national et le réseau ferré national, les seuils sont bien précisés dans un arrêté interministériel du 3 mai 2002. Cependant, un autre outil existe et concerne l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures susceptibles de générer des nuisances sonores pour les riverains. En effet, la transposition de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement requiert la réalisation de cartes de bruit stratégiques et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cette directive concerne toutes les routes, quel que soit le gestionnaire, connaissant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour. Plus particulièrement, l'article L. 572-6 du code de l'environnement prévoit notamment que les PPBE comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau excessif, identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits et qu'ils recensent les mesures permettant de traiter les situations identifiées par les cartes de bruit stratégiques, en particulier lorsque les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. Ces valeurs limites ont été fixées dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE. Elles correspondent également aux seuils des points noirs du bruit, selon l'indicateur européen. Ces démarches constituent pour le gestionnaire des outils adéquats à la mise en place d'une politique d'amélioration de l'environnement sonore autour de ses infrastructures. Par ailleurs, l'ensemble de ces éléments garantit l'information des riverains : ils sont mis à la consultation du public lors de leur élaboration puis à la disposition du public une fois adoptés. Ils font l'objet d'un réexamen, et le cas échéant d'une révision tous les cinq ans. Enfin, la question d'exclure l'usage de revêtements routiers peu performants sur le plan acoustique est plus complexe et pose entre autres des questions d'efficacité technique et économique. L'entretien des voies répond en effet prioritairement à des enjeux de sécurité pour les usagers et représente des dépenses importantes pour les gestionnaires. Les revêtements présentant de bonnes caractéristiques acoustiques présentent d'une manière générale une résistance mécanique moindre que les produits classiquement utilisés et voient par ailleurs leur performance acoustique diminuer au bout de quelques années sans atteindre pour autant les niveaux sonores obtenus sur des enrobés classiques de même âge. Par ailleurs les prescriptions techniques propres aux qualités acoustiques de ces revêtements imposent la recherche d'un équilibre technique complexe qui ne doit pas négliger les qualités d'adhérence indispensables à la sécurité des usagers. Exclure par défaut tous les enrobés dont la rugosité use le plus rapidement les pneumatiques pourrait aboutir à interdire des enrobés nécessaires dans certaines configurations géotechniques ou météorologiques ou encore de trafic. Au-delà des expériences en cours sur le réseau routier national, notamment en Île-de-France, le Gouvernement privilégie l'amélioration des guides techniques et des normes pour avancer sur les préconisations de restrictions d'usage. À ce titre, un travail sera prochainement mis en place par l'Association française de normalisation) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques (AFNOR), l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) afin de mieux intégrer cet aspect dans leurs publications.

8928

Transports routiers

Transport routier de voyageurs

38174. – 13 avril 2021. – Mme Christine Pires Beaune attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les conséquences de la crise sanitaire pour les entreprises de transport routier de voyageurs. Selon la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), qui représente cette profession, la perte de chiffre d'affaires sur les activités touristiques est de 80 %. Malgré les aides prévues dans le cadre du plan tourisme, l'inquiétude demeure car sans reprise des sorties scolaires et touristiques, leur activité ne pourra pas reprendre avant le deuxième semestre de 2021 et leur pérennité est par conséquent sérieusement menacée. Pour faire face à cette situation qui concerne 100 000 salariés dont 12 000 dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, ils souhaitent un prolongement du chômage partiel pris en charge à 100 % au moins jusqu'en juin 2021, la possibilité pour ce secteur d'isoler la part de chiffre d'affaires liée au tourisme ainsi qu'une prolongation des reports d'échéance des prêts bancaires au-delà des douze mois accordés. Aussi, elle lui demande de lui indiquer les mesures que le Gouvernement.

Réponse. – Les autocaristes ont été particulièrement affectés par les effets économiques de la crise sanitaire. Le secteur des cars de tourisme a été particulièrement impacté par les mesures de confinement et les suspensions induites des activités touristiques, culturelles et sportives ainsi que par l'arrêt des sorties scolaires et des voyages linguistiques. Le Gouvernement a pleinement conscience des effets de cette chute d'activité sur le secteur du transport routier de voyageurs. À ce titre, ce dernier a bénéficié, dès le début de la crise, non seulement de mesures transversales sans précédent mises en place pour soutenir l'ensemble des entreprises du pays, telles que l'exonération de cotisations sociales pour les très petites entreprises (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME), l'élargissement du dispositif d'activité partielle ou l'engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour des prêts bancaires, mais aussi de mesures spécifiques au transport routier, telle que le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au trimestre échu et non au semestre échu. Les règles de capacité financière à respecter pour être inscrit au registre des transporteurs ont également été assouplies. Un plan de soutien renforcé pour certains secteurs liés au tourisme et dont l'activité économique a été touchée plus durement et longtemps par l'épidémie de Covid-19 a été mis en place mi-2020. Les entreprises de transport routier de personnes exerçant souvent des activités multiples (transport conventionné avec les collectivités, services occasionnels notamment touristiques, services librement organisés « cars Macron »), le Gouvernement a décidé d'élargir le bénéfice du Plan tourisme à l'ensemble des entreprises de transport public routier collectif de voyageurs y compris celles qui ont une activité mixte. Les autocaristes ont ainsi accès à l'activité partielle à un taux renforcé, au fonds de solidarité sans critère de taille, dès lors que la perte de chiffre d'affaires est d'au moins 50 %, à des exonérations de charges. Il leur est également possible de contracter un prêt garanti par l'État dit « saison », d'un plafond égal aux trois meilleurs mois de chiffre d'affaires de l'année 2019, avec un différé de remboursement. Pour accompagner les acteurs dans la reprise, les entreprises issues des secteurs S1 et S1bis dont le chiffre d'affaires subit une baisse de plus de 80 % liée aux contraintes sanitaires, il a été décidé de maintenir jusqu'en septembre 2021 les règles de prise en charge de l'activité partielle. Sous conditions, les autocaristes bénéficient donc de ce dispositif renforcé avec le maintien d'un reste à charge nul pour l'employeur en juillet. Le Gouvernement est très attentif à la situation des entreprises de transport routier. Les mesures mises en place sont fortes et visent à prévenir de manière opérationnelle et immédiate les cessations d'activité des transporteurs de voyageurs.

8929

Automobiles

Régime de dérogation des véhicules d'av 1960 au contrôle technique

38601. – 4 mai 2021. – M. Yves Hemedinger attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la nécessité de clarifier les règles régissant la dérogation des véhicules d'avant 1960 au contrôle technique. L'article L323-3 du code de la route stipule que l'obligation de contrôle technique ne s'applique pas « aux véhicules de collection dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et dont la mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960 » ainsi qu'« aux véhicules de collection dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes ». Le 20 février 2017, la Commission européenne a modifié les modalités du contrôle technique et a dispensé tous les véhicules d'avant 1960 de contrôle technique, quelle que soit leur carte grise, CGC (carte grise de collection) ou CGN (carte grise normale). Cependant, la Fédération française des véhicules d'époque affirme toujours que seuls les véhicules d'avant 1960 en CGC sont dispensés de contrôle technique. Les contrôleurs techniques semblent également faire la différence entre véhicule en CGC et véhicule CGN, acceptant de contrôler ces derniers. Ces différences d'interprétation traduisent le flou juridique qui entoure la dérogation des véhicules d'avant 1960 au contrôle technique. Ainsi, il souhaite savoir si le Gouvernement envisage de clarifier la question de la dérogation des véhicules d'avant 1960 au contrôle technique, notamment son application entre véhicules d'avant 1960 en CGC et véhicules d'avant 1960 en CGN.

Réponse. – Le décret n° 2017-208 du 20 février 2017 a modifié l'article R323-3 du code de la route afin d'ajouter à la liste des véhicules dispensés des obligations du contrôle technique, les véhicules de collection dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et dont la mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960, ainsi que les véhicules de collection dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes. En effet, conformément au point 2 de l'article 2 de la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, les États membres peuvent exclure de l'application de la directive, les véhicules présentant un intérêt historique. Seules des catégories bien précises de véhicule peuvent donc bénéficier de l'exemption du contrôle technique et l'exemption de contrôle technique de l'ensemble des véhicules dont la mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 1960 n'est pas prévue par la directive. Le fait d'obtenir un certificat d'immatriculation avec la mention « usage de collection » fait

bénéficier son titulaire de droits dérogatoires au régime de droit commun (certificat d'immatriculation en usage normal) comme l'exemption de contrôle technique pour les véhicules de collection précédemment mentionnés, un contrôle technique allégé et une périodicité plus longue (5 ans). Le bénéfice de ces droits dérogatoires est donc conditionné à la vérification que le véhicule remplit bien les conditions pour être qualifié de véhicule de collection à travers la procédure de délivrance d'une attestation par le constructeur ou par la Fédération française des véhicules d'époque puis d'un certificat d'immatriculation avec la mention « usage de collection ».

Automobiles

Bilan de l'utilisation de pièces automobiles issues de l'économie circulaire

39206. – 1^{er} juin 2021. – **M. François-Michel Lambert** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur le bilan relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire. L'amendement à l'article L. 121-117 du code de la consommation de la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, effectif depuis le 1^{er} janvier 2017, visait à la systématisation de l'offre de pièces de réemploi par tout professionnel commercialisant des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles. Cette disposition devait inciter à une plus grande réhabilitation des pièces détachées issues de véhicules en fin de vie dans une logique d'économie circulaire garantissant le pouvoir d'achat du consommateur. Encadrée par le décret n° 2016-703 du 30 mai 2016, les pièces concernées par cette disposition sont les pièces de carrosserie amovibles, les pièces de garnissage intérieur et de la sellerie, les vitrages non collés, les pièces optiques et les pièces mécaniques ou électroniques à l'exception des trains roulants, des éléments de la direction, des organes de freinage et des éléments de liaison au sol qui sont assemblés, soumis à l'usure mécanique et non démontables. En outre, le professionnel est autorisé à ne pas présenter de pièces de réemploi s'il estime qu'elles sont « susceptibles de présenter un risque important pour l'environnement, la santé publique ou la sécurité routière » et si le délai d'obtention n'est pas compatible avec le délai d'immobilisation du véhicule mentionné sur le devis. En conséquence, il demande à Mme la ministre de la transition écologique le résultat de cette disposition, en particulier sur l'évolution du nombre de pièces d'occasion utilisées et l'impact environnemental de cette mesure. Il lui demande également les éventuelles actions décidées par le Gouvernement pour pallier les difficultés de mise en œuvre rencontrées, concernant notamment l'accès des garagistes à ces pièces de réemploi commercialisées par les centres VHU agréés. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte permet aux consommateurs de recourir à des pièces de rechange issues de l'économie circulaire (dites « PIEC ») à la place de pièces neuves pour l'entretien ou la réparation de leur véhicule. Ces pièces présentent un gain en pouvoir d'achat et une économie de ressources. Ce dispositif est effectif depuis 2 ans. Les premiers retours issus de travaux avec les assureurs automobiles indiquent que 3 % des pièces de rechange sont issues de ces PIEC. Cette part croît sensiblement en fonction de l'âge des véhicules, puisqu'elle est de 8 % pour les véhicules de 10 à 15 ans, et de 20 % pour ceux de plus de 15 ans. Il s'agit principalement de pièces de carrosserie (porte, aile, capot). En outre, les services de la consommation, de la concurrence et de la répression des fraudes (DGCCRF) mènent une enquête nationale sur l'information précontractuelle du consommateur dans la réparation. Le bilan de cette enquête qui se terminera début 2022 permettra de faire le point sur la mise en place de cette mesure. Le potentiel de développement est important puisqu'il est estimé que 11 millions de PIEC sont issues du démontage des véhicules hors d'usage chaque année.

Voirie

Liaison autoroutière Castres-Toulouse

39616. – 15 juin 2021. – **Mme Mathilde Panot** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur le projet de création et de mise en concession de la liaison autoroutière Castres-Toulouse. Ce projet démesuré, estimé pour l'instant à 275 millions d'euros d'argent public, pose plusieurs problèmes écologiques juridiques et démocratiques majeurs. L'étude d'impact environnemental ainsi que l'étude financière du projet ont été largement sous-estimées dans l'enquête publique et la DUP et sont en contradiction totale avec les faits : les quantités de matériaux nécessaires aujourd'hui annoncées sont pratiquement deux fois supérieures aux extractions initialement prévues dans des carrières « existantes » comme indiqué dans la DUP (signée par M. Nicolas Hulot, ministre de la transition écologique et solidaire). Une des sociétés candidates à l'appel d'offres a d'ores et déjà pris des dispositions auprès de la préfecture pour lancer une procédure visant à la création de 3 carrières « temporaires » et réserve pour cela 62 hectares d'espaces agricoles et naturels auprès de propriétaires terriens. Cette pratique dite du « saucissonnage » qui consiste à minimiser dans la DUP l'impact environnemental et financier est illégale et met de

fait l'État hors la loi. De plus, une telle opération aurait pour conséquence inévitable la formation sur des terres agricoles parmi les plus fertiles de la région de trois zones de stockage de déchets. Ce projet d'autoroute est dimensionné pour accueillir plus de 40 000 véhicules par jour selon l'étude CEREMA, alors que la route existante plafonne à 8 000 trajets journaliers maximum. Une telle augmentation, par ailleurs irréaliste, entraînerait une hausse considérable des émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, ce projet d'autoroute s'avère non seulement faramineux mais s'inscrit dans la droite ligne du laisser-faire aux intérêts privés, avec pour seules bénéficiaires les sociétés de concessions autoroutières qui continueront de se gaver sur le dos des citoyens. Pourtant, une étude financée par les collectivités locales montre que l'aménagement sur place de l'itinéraire existant est plus économe pour les finances publiques, plus respectueux de l'environnement, gratuit pour l'utilisateur et répond aux besoins des populations du territoire comme aux recommandations formulées dans son avis par l'autorité environnementale. Même le Commissariat général à l'investissement doute d'un désenclavement économique induit par une autoroute avec un péage de 15 euros (valeur 2010) quand la 2 fois 2 voies Albi-Toulouse pour la même distance coûte 1,50 euros à l'utilisateur. Ce traitement territorialement discriminatoire favorisera plutôt la délocalisation des entreprises de l'agglomération Castres-Mazamet. Mme la députée s'interroge sur la contradiction entre les paroles et les actes de l'actuel Gouvernement, alors que le Président de la République s'exprimait ainsi il y a encore quelques mois : « Il faut revenir sur cette catastrophe française qu'a été l'artificialisation des sols ». Or ce projet d'autoroute consacre à nouveau l'hypocrisie d'une telle formule quand 478 hectares de terres agricoles fertiles et des espaces naturels sont prévus d'être artificialisés pour les besoins des entreprises privées, le tout au détriment d'une politique cohérente de transports publics comme, par exemple, le cadencement de la ligne ferroviaire existante entre Castres et Toulouse. Mme la députée rejoint la demande formulée auprès de Mme la ministre par le collectif Stop carrière Montcabrier 81 concernant la réalisation d'une étude sérieuse et complète sur la quantité de remblais nécessaires au chantier et leur provenance. Mais, surtout, elle appelle Mme la ministre à la raison en l'invitant à examiner sérieusement l'étude financée par les collectivités territoriales sur l'aménagement de la nationale existante, une alternative que le collectif des maires opposés à l'autoroute et le collectif citoyen PACT (Pas d'autoroute Castres-Toulouse) portent depuis des années. Dans l'attente, elle lui demande si elle entend stopper immédiatement ce projet-écocide, anti-démocratique et strictement orienté vers des intérêts privés au détriment de l'intérêt général. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.** – **Question signalée.**

8931

Réponse. – Le projet de liaison autoroutière entre Castre et Verfeil a fait l'objet d'un débat public à la fin de l'année 2009. Le débat public a notamment permis de contribuer à l'élaboration d'un projet autoroutier qui s'insère pleinement dans le territoire et lui profite en participant à son développement. Fin 2016, le projet a fait l'objet d'une enquête publique qui a permis de recueillir l'ensemble des observations, remarques, avis et propositions de l'ensemble des personnes, physiques ou morales, concernées par le projet. La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions motivées le 2 mars 2017. Elle a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux de l'autoroute A69 assorti de trois réserves, qui ont donné lieu à des modifications intégrées au projet après l'enquête publique. La déclaration d'utilité publique est intervenue par décret en Conseil d'État du 19 juillet 2018. Dès lors, ce projet a fait l'objet, durant les sept années ayant amené à sa déclaration d'utilité publique, d'une large consultation de l'ensemble des acteurs concernés. Elle aura permis notamment de faire évoluer le projet afin de répondre au plus près des besoins et attentes des populations et des territoires concernés. Il est à noter que le Conseil d'État a rejeté les recours introduits sur ce décret réaffirmant l'utilité publique du projet dans sa décision intervenue le 5 mars 2021. Le Conseil d'État juge donc, définitivement, que l'étude est conforme au code de l'environnement, son contenu étant proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine. Le Conseil d'État a par ailleurs jugé que l'étude d'impact réalisée par l'État comprend une analyse poussée de la solution alternative consistant en un aménagement sur place en 2 fois 2 voies de la route nationale 126 et précise les avantages et les inconvénients de cet aménagement et expose ainsi les raisons pour lesquelles le projet déclaré d'utilité publique a été retenu. Enfin, il est rappelé que l'ensemble des engagements pris par l'État s'imposera au concessionnaire, qui sera chargé de les mettre en œuvre. Ainsi un comité de suivi des engagements de l'État sera mis en place, sous l'autorité du préfet de la région Occitanie et composé de représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et d'associations, afin de veiller au respect par le concessionnaire de ces engagements. La désignation du concessionnaire de l'autoroute A69 permet d'ouvrir, en lien avec les services de l'État, une nouvelle phase de dialogue avec le territoire et ses forces vives permettant d'affiner encore les conditions d'insertion du projet. Enfin, dans le respect du projet, le concessionnaire retenu a proposé des optimisations permettant de s'affranchir du besoin d'ouvertures de carrières.

*Transports ferroviaires**Politique de sûreté de la gare SNCF de Béziers*

39756. – 22 juin 2021. – Mme Emmanuelle Ménard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la sécurité dans les gares SNCF et notamment celle de Béziers. Si, depuis 1939, la Sûreté ferroviaire (dite SUGE) est chargée de lutter contre l'insécurité dans les emprises ferroviaires de la SNCF (trains, gares, etc.), les effectifs actuels de ce service, qui compte environ 3 000 agents répartis sur tout le territoire national, ne peuvent suffire à assurer la sécurité de tous les usagers et notamment dans les gares. Ainsi, c'est de plus en plus souvent des entreprises de gardiennage privées qui assurent la sécurité dans les espaces ouverts au public. À Béziers, un seul maître-chien est présent de 12 heures à minuit sur le site. Personne le reste du temps. Il semble que l'appel beaucoup plus systématique aux forces de l'ordre (gendarmerie, polices nationale et municipale) dont les interventions sont « gratuites » se généralise sur l'ensemble du réseau et dans les gares. La police municipale de Béziers a ainsi effectué plus de 400 interventions en 2020 et 180 durant les cinq premiers mois de l'année 2021 pour, généralement, des actes d'incivilité et des insultes à l'encontre du personnel de la SNCF et des autres sociétés intervenantes. Des faits qui peuvent également s'avérer plus graves comme le 18 mai 2021 quand deux agents de la SNCF ont été violemment agressés par un usager sur un quai de la gare après qu'il lui a été demandé de porter un masque de protection. Aussi, elle lui demande les mesures qu'il entend prendre pour assurer la sûreté des usagers dans la gare de Béziers et d'une manière plus générale sur l'emprise de la SNCF dans les années à venir.

Réponse. – L'engagement des équipes de la Sûreté ferroviaire SNCF, conformément à la législation en vigueur, est conditionné par la passation de contrats avec SNCF Gare & Connection conformément à l'article L2251-1-1 du code des transports dont dépend le dispositif de sûreté en gare de Béziers, et qui détermine les moyens humains à affecter spécifiquement pour cette mission. En complément de la présence chaque jour de douze heures à minuit du maître-chien que vous évoquez, deux vacations hebdomadaires d'a minima 6 heures sont effectuées. Ainsi, sur les sept premiers mois de l'année 2021, les équipes de la sûreté ferroviaire de la SNCF ont effectué 91 missions de sécurisation de la gare de Béziers. En outre, les agents de la Sûreté ferroviaire sont amenés à réaliser des passages dans cette gare lors de leurs missions quotidiennes d'accompagnement et de sécurisation des trains TER, auxquels s'ajoutent des missions ponctuelles communes de filtrage pour les accès aux trains avec les personnels SNCF. Par ailleurs, la Sûreté ferroviaire locale travaille en étroite collaboration avec les Forces de Sécurité Intérieures dans le cadre du continuum de sécurité. Les échanges sont quotidiens avec les effectifs locaux des Polices nationale et municipale. Les effectifs locaux organisent ponctuellement des missions communes dont 6 ont été réalisées depuis le début de l'année. À la suite de la regrettable agression du 18 mai dernier dont a été victime un conducteur de TER, l'un des deux auteurs a pu être interpellé par la police nationale grâce la vidéo protection de la gare qui a permis de l'identifier. Le transporteur TER et la Sûreté ferroviaire ont de plus coconstruit une réponse sûreté renforcée par une présence accrue afin d'assurer la sûreté des personnels travaillant dans cette gare et sur la ligne. La situation fait par ailleurs l'objet d'une veille active par les personnels de la sûreté ferroviaire afin d'orienter les missions et proposer une réponse sûreté adaptée à la situation en temps réel. En cas d'urgence, les effectifs de la Sûreté ferroviaire sont déployés par le Poste de commandement national sûreté qui gère et coordonne les réponses opérationnelles sur les emprises ferroviaires en lien avec les forces régaliennes concernées.

8932

*Cycles et motocycles**Renouvellement du « coup de pouce vélo »*

39786. – 29 juin 2021. – Mme Barbara Bessot Ballot interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, au sujet d'un éventuel renouvellement du dispositif « coup de pouce vélo ». Afin d'encourager, dans le cadre de la crise sanitaire, les Françaises et Français à favoriser le vélo pour leurs déplacements - et donc briser de potentielles chaînes de contamination liées aux autres modes de transport - le Gouvernement a mis en place le dispositif temporaire « coup de pouce vélo ». Ayant bénéficié à près de 2 millions de citoyens, cette opération fut un franc succès, et participa à provoquer l'augmentation historique de l'utilisation du vélo en France. Cette tendance est visible des grandes villes françaises aux régions les plus rurales. En ruralité, les ménages doivent souvent supporter le coût de plusieurs véhicules motorisés, une disproportion qui peut être amoindrie par un accompagnement vertueux des services publics vers des modes de déplacement doux. Alors que les véloroutes se développent en milieu rural dans le cadre des contrats de relance et de transition écologique, ce « coup de pouce vélo » est un atout pertinent pour remettre en selle les Français. On ne présente plus les bienfaits du vélo pour la santé et pour l'environnement, mais il faut souligner aussi que, comme le rappelle la délégation pour la sécurité routière, chaque vélo révisé représente un risque d'accident en moins. L'entretien des

vélos est en effet parmi les premières causes d'accidents, avec la qualité de l'infrastructure et les comportements à risque. En outre, encourager la réparation plutôt que l'achat de matériel neuf - réparations souvent réalisées par des ateliers locaux, de petite taille, et parfois même participatifs et solidaires - contribue à la transition vers un modèle économique circulaire, une consommation soutenable, et à la dynamisation d'un secteur riche en petites et moyennes entreprises et en modèles sociétaux responsables. Le dispositif « coup de pouce vélo » ayant prouvé l'envie des Françaises et Français de se remettre au vélo, que ce soit en ville ou en ruralité, et corroborant les objectifs écologiques et de sécurité routière, elle lui demande s'il est envisagé un renouvellement périodique du « coup de pouce vélo » à l'avenir.

Réponse. – Le Gouvernement est fortement engagé dans le développement du vélo, grâce au plan vélo et mobilités actives annoncé par le Premier ministre en 2018 et complété régulièrement depuis, notamment en 2020 avec l'opération coup de pouce vélo. L'opération « coup de pouce vélo » a été engagée en mai 2020 dans la perspective de la reprise d'activité après le confinement. Il s'agissait de proposer aux français une solution de transport accessible et adaptée au contexte sanitaire. Cette opération avait pour objectif initial d'inciter 300 000 cyclistes à réparer leur vélo et d'accélérer ainsi la dynamique engagée par ailleurs dans le cadre du plan vélo. L'opération « coup de pouce vélo » a de fait connu un grand succès populaire. Entre le 11 mai et le 31 mars, 1,8 million de vélos ont été réparés, 8 500 cyclistes accompagnés dans un stage de remise en selle, et 15 000 places de stationnement vélo temporaires installées, puisque ces trois types d'intervention étaient pris en charge. Le dispositif a effectivement pris fin le 31 mars après avoir été prolongé par deux fois et ne sera pas reconduit. Celui-ci a pleinement rempli ses objectifs de remettre en selle de très nombreux français à l'occasion du déconfinement.

Ministères et secrétariats d'État

Frais de représentation

40425. – 27 juillet 2021. – **Mme Aude Bono-Vandorme** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur l'utilisation de sa dotation annuelle au titre des frais de représentation. Elle souhaiterait connaître, pour la période juillet 2020-juillet 2021, la ventilation de cette dotation selon la nature des dépenses : frais de restauration, cocktails, frais de réceptions, conférences de presse, accueils d'évènements, dépenses liées aux déplacements, achat de matériels, fleurs, abonnements aux médias, présents.

Réponse. – Les dépenses de représentation sont directement liées à l'exercice des fonctions ministérielles. Une dotation de frais de représentation est allouée à chaque membre du Gouvernement par le cabinet du Premier ministre. Son montant est, en année pleine, de 100 000 euros pour un secrétaire d'État, 120 000 euros pour un ministre placé auprès d'un ministre et 150 000 euros pour un ministre. Elle est prise en charge sous la responsabilité de chaque ministre dans le cadre de la réglementation budgétaire et comptable de l'État et fait l'objet d'une attention particulière des services ordonnateurs dans les différents ministères, comme du contrôleur budgétaire et comptable ministériel. Il n'existe pas de document établissant les détails d'utilisation de la dotation de frais de représentation et les fonctionnalités qu'offre le logiciel CHORUS ne permettent pas de les obtenir selon un traitement automatisé d'usage courant. Toutefois, le Gouvernement a mené au cours de l'année 2021 des travaux qui permettront à l'avenir aux ministères de mieux assurer la traçabilité de ces dépenses et de pouvoir en fournir la décomposition selon quatre axes : frais de réception, frais de restauration, cadeaux protocolaires, achats de fleurs.

Transports ferroviaires

Nécessité améliorer et promouvoir le transport usagers voyageant avec leur vélo

41468. – 28 septembre 2021. – **M. André Chassaigne** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur la nécessité d'améliorer et de promouvoir le transport des usagers voyageant avec leur vélo sur les trains express régionaux (TER), gérés par la SNCF et les régions. Un voyageur peut emporter avec lui un vélo dans les rames de TER, mais à condition qu'il soit accroché, pour des raisons de sécurité, aux emplacements prévus, mais dont le nombre est malheureusement trop limité. Or il ne peut toujours pas réserver l'emplacement de son vélo avec son billet de transport, contrairement aux lignes nationales. Les voyageurs souhaitant embarquer ce vélo pour les loisirs, le sport ou le travail peuvent se voir refuser au dernier moment l'accès au TER et rester sur le quai. Certes, un contrôleur compréhensif peut accepter, mais il se met alors en infraction et prend lui-même le risque d'être poursuivi en cas de blessures ou d'accident. Ainsi, l'absence de réservation de l'emplacement du vélo est de nature à générer des insatisfactions, des incompréhensions, malgré la complémentarité évidente de ces modes de transport de proximité. Elle rend impossible l'organisation à l'avance de voyages multimodaux individuels ou en groupe, réguliers ou ponctuels et a donc des conséquences directes sur la fréquentation des TER. Quant aux voyageurs

voulant faire des allers-retours, par exemple pour leur travail, ils ne s'engagent pas, même si le train est peu fréquenté à l'aller, car sans garantie d'une place vélo au retour. Alors que les emplacements vélos ne réduisent pas ou peu le nombre de places assises, la capacité d'emport dans les rames doit être augmentée, pour répondre à une demande croissante. L'assistance électrique révolutionne notamment ce mode de transport en accroissant sa capacité et son autonomie et en permettant une utilisation plus facile, fréquente et éloignée des gares de départ ou d'arrivée. En définitive, la réservation des emplacements vélos dans les TER permettrait aux opérateurs régionaux et nationaux de mieux connaître la demande, son impact sur la fréquentation des voyageurs, le potentiel de développement et le matériel roulant à mobiliser. D'ailleurs, l'augmentation de la capacité d'emport ne pourrait-elle pas passer par la conception ou l'ajout d'un matériel roulant léger dédié et sécurisé ? Il l'interroge sur les actions à mettre en place pour améliorer rapidement, avec les acteurs concernés, la prise en charge des vélos et autres modes de transport légers non polluants par les trains express régionaux (TER). – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi d'orientation des mobilités promulguée en décembre 2019 témoigne de l'attachement du Gouvernement à ce mode de transport respectueux de l'environnement et protecteur de la santé publique. Elle comprend en effet un ensemble de mesures concrètes en vue d'atteindre l'objectif d'une multiplication par trois de la part modale du vélo à l'horizon 2024. Le vélo constitue un mode de déplacement fiable en terme de temps de parcours pour les déplacements de courte distance et un complément efficace en particulier au transport ferroviaire, tant pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs ou le tourisme. Dans l'objectif de favoriser l'intermodalité « train + vélo », la Loi d'orientation des mobilités (LOM) instaure, à travers l'article L. 1272-5 du code des transports, l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés dans les matériels neufs et rénovés affectés aux services ferroviaires de transport de voyageurs, à l'exception des services urbains, circulant sur les lignes nationales. Son décret d'application (n° 2021-41), issu d'une vaste consultation de l'ensemble des parties prenantes, a été publié en janvier 2021. Il concrétise la politique ambitieuse du Gouvernement en faveur du vélo, en fixant le nombre minimum d'emplacements vélos à 8 par train en ce qui concerne les services d'intérêt national (trains d'équilibre du territoire organisés par l'État) et les services librement organisés, comme les TGV, et à un seuil compris entre 4 et 8 emplacements en fonction de la capacité des trains pour les services d'intérêt régional (Transilien en Île-de-France et TER dans les autres régions). Ce décret prévoit qu'une réservation préalable des emplacements vélos puisse être exigée par le transporteur, mais ne l'impose pas. En effet, hormis des rares exceptions, les TER, à la différence des TGV et des Intercités, sont, comme les transports publics routiers, en accès libre et ne proposent pas un système de réservation même pour les places assises. La définition et l'organisation des services TER relève de la seule compétence des régions, qui en sont les autorités organisatrices. Ainsi, la décision de mettre en œuvre des systèmes de réservation ou de prévoir un certain nombre d'emplacements vélos en sus des obligations réglementaires, leur appartient. L'État, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix.