Année 2020. – n° 43 A.N. (Q) ISSN 0242-6757 Mardi 27 octobre 2020

ASSEMBLÉE NATIONALE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

15e Législature

QUESTIONS
remises à la présidence de l'Assemblée nationale

RÉPONSES
des ministres aux questions écrites

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Premier ministre
Direction de l'information légale et administrative

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** 7353

2. **Liste des questions écrites signalées** 7355

3. **Questions écrites (du n° 33268 au n° 33468 inclus)** 7356

Index alphabétique des auteurs de questions 7356

Index analytique des questions posées 7361

Affaires européennes 7371

Agriculture et alimentation 7371

Armées 7379

Autonomie 7379

Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales 7380

Comptes publics 7381

Culture 7382

Économie, finances et relance 7383

Éducation nationale, jeunesse et sports 7389

Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances 7397

Enfance et familles 7398

Enseignement supérieur, recherche et innovation 7399

Europe et affaires étrangères 7401

Industrie 7404

Intérieur 7405

Jeunesse et engagement 7407

Justice 7407

Logement 7410

Mémoire et anciens combattants 7411

Personnes handicapées 7411

Petites et moyennes entreprises 7414

Porte-parole du Gouvernement 7414

Relations avec le Parlement et participation citoyenne 7415

Retraites et santé au travail 7415

Solidarités et santé 7416
Sports 7434
Tourisme, Français de l'étranger et francophonie 7434
Transformation et fonction publiques 7435
Transition écologique 7435
Transition numérique et communications électroniques 7438
Transports 7438
Travail, emploi et insertion 7439

4. **Réponses des ministres aux questions écrites** 7443

Liste des réponses aux questions écrites signalées 7443

Index alphabétique des députés ayant obtenu une ou plusieurs réponses 7444

Index analytique des questions ayant reçu une réponse 7451

Agriculture et alimentation 7460
Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales 7490
Culture 7495
Économie, finances et relance 7497
Intérieur 7499
Justice 7502
Logement 7504
Outre-mer 7506
Personnes handicapées 7507
Solidarités et santé 7512
Tourisme, Français de l'étranger et francophonie 7531
Transformation et fonction publiques 7532
Transition écologique 7533
Transports 7547

1. Liste de rappel des questions écrites

publiées au Journal officiel n° 35 A.N. (Q.) du mardi 25 août 2020 (nos 31910 à 31944) auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai de deux mois.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

Nos 31920 Thierry Benoit ; 31939 François-Michel Lambert.

ARMÉES

Nos 31935 Mansour Kamardine ; 31938 Mme Marie-France Lorho.

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

N° 31937 Mansour Kamardine.

CULTURE

Nos 31913 Thibault Bazin ; 31914 Mme Marie-Ange Magne ; 31915 Joël Aviragnet.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

Nos 31916 Thierry Benoit ; 31918 Mme Pascale Boyer.

ÉDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

N° 31922 Bastien Lachaud.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

Nos 31923 Mme Cécile Untermaier ; 31936 Mansour Kamardine.

INSERTION

N° 31928 Frédéric Reiss.

INTÉRIEUR

Nos 31911 Jean-Marie Sermier ; 31926 Sébastien Huyghe.

JUSTICE

N° 31931 José Evrard.

PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

Nos 31917 Thibault Bazin ; 31929 Thierry Benoit.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

Nos 31925 Thibault Bazin ; 31930 Pierre Morel-À-L'Huissier ; 31932 Philippe Berta ; 31933 Philippe Berta ; 31934 Julien Borowczyk ; 31940 Frédéric Reiss ; 31941 Frédéric Reiss ; 31942 José Evrard ; 31943 José Evrard.

TRANSPORTS

N° 31944 Xavier Roseren.

TRAVAIL, EMPLOI ET INSERTION

N° 31924 Sébastien Huyghe.

VILLE

N° 31919 Mme Catherine Osson.

2. Liste des questions écrites signalées

Questions écrites auxquelles une réponse doit être apportée au plus tard le jeudi 5 novembre 2020

N°s 20977 de M. André Chassaigne ; 24237 de Mme Maina Sage ; 26809 de Mme Lise Magnier ; 28679 de M. Régis Juanico ; 28749 de M. Jean-Félix Acquaviva ; 28984 de Mme Jeanine Dubié ; 29345 de M. Sébastien Jumel ; 30394 de M. Julien Dive ; 30734 de Mme Gisèle Biémouret ; 31123 de Mme Sophie Auconie ; 31215 de M. Jacques Cattin ; 31366 de M. Gérard Menuel ; 31414 de Mme Nicole Sanquer ; 31786 de Mme Fabienne Colboc ; 31793 de M. Stéphane Testé ; 31833 de M. Jean-Marie Fiévet ; 31864 de M. Xavier Paluszkiewicz ; 31908 de Mme Florence Lasserre ; 31914 de Mme Marie-Ange Magne ; 31919 de Mme Catherine Osson ; 31932 de M. Philippe Berta ; 31934 de M. Julien Borowczyk ; 31944 de M. Xavier Roseren.

3. Questions écrites

INDEX ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS DE QUESTIONS

A

Acquaviva (Jean-Félix) : 33353, Solidarités et santé (p. 7421) ; **33459,** Économie, finances et relance (p. 7388).

Alauzet (Éric) : 33308, Agriculture et alimentation (p. 7376).

Anthoine (Emmanuelle) Mme : 33376, Solidarités et santé (p. 7423) ; **33394,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7393) ; **33395,** Personnes handicapées (p. 7412) ; **33436,** Solidarités et santé (p. 7432).

B

Bannier (Géraldine) Mme : 33323, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7390).

Battistel (Marie-Noëlle) Mme : 33283, Solidarités et santé (p. 7416) ; **33456,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7396).

Batut (Xavier) : 33383, Agriculture et alimentation (p. 7377).

Bazin (Thibault) : 33349, Solidarités et santé (p. 7420) ; **33468,** Europe et affaires étrangères (p. 7403).

Bazin-Malgras (Valérie) Mme : 33333, Économie, finances et relance (p. 7385) ; **33334,** Industrie (p. 7404) ; **33357,** Économie, finances et relance (p. 7386).

Beauvais (Valérie) Mme : 33313, Économie, finances et relance (p. 7385) ; **33318,** Transition écologique (p. 7437) ; **33446,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7394).

Bilde (Bruno) : 33430, Justice (p. 7410).

Blanchet (Christophe) : 33392, Relations avec le Parlement et participation citoyenne (p. 7415).

Blein (Yves) : 33432, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7394).

Bothorel (Éric) : 33362, Justice (p. 7407).

Boucard (Ian) : 33328, Travail, emploi et insertion (p. 7440).

Bouyx (Bertrand) : 33340, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7392).

Braun-Pivet (Yaël) Mme : 33360, Comptes publics (p. 7382).

Breton (Xavier) : 33412, Solidarités et santé (p. 7426).

Brulebois (Danielle) Mme : 33417, Solidarités et santé (p. 7428) ; **33420,** Solidarités et santé (p. 7429).

Buchou (Stéphane) : 33289, Économie, finances et relance (p. 7383) ; **33429,** Intérieur (p. 7405).

C

Cabaré (Pierre) : 33298, Agriculture et alimentation (p. 7376).

Cariou (Émilie) Mme : 33351, Solidarités et santé (p. 7420).

Causse (Lionel) : 33291, Agriculture et alimentation (p. 7375) ; **33450,** Industrie (p. 7404).

Cherpion (Gérard) : 33290, Agriculture et alimentation (p. 7375).

Chiche (Guillaume) : 33461, Économie, finances et relance (p. 7388).

Cinieri (Dino) : 33305, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7380).

Cordier (Pierre) : 33348, Solidarités et santé (p. 7420).

D

Damaisin (Olivier) : 33295, Économie, finances et relance (p. 7384).

Deflesselles (Bernard) : 33358, Économie, finances et relance (p. 7386).

Degois (Typhanie) Mme : 33320, Solidarités et santé (p. 7417) ; **33449,** Transports (p. 7438).

Dive (Julien) : 33421, Solidarités et santé (p. 7429).

Dubié (Jeanine) Mme : 33280, Mémoire et anciens combattants (p. 7411).

Dubois (Jacqueline) Mme : 33284, Culture (p. 7382).

Duby-Muller (Virginie) Mme : 33354, Solidarités et santé (p. 7421) ; **33356,** Transformation et fonction publiques (p. 7435) ; **33423,** Solidarités et santé (p. 7430) ; **33428,** Économie, finances et relance (p. 7387) ; **33440,** Solidarités et santé (p. 7433).

Dufrègne (Jean-Paul) : 33379, Solidarités et santé (p. 7423).

Dumont (Laurence) Mme : 33292, Travail, emploi et insertion (p. 7440).

E

Eliaou (Jean-François) : 33309, Justice (p. 7407).

F

Favennec Becot (Yannick) : 33442, Solidarités et santé (p. 7433) ; **33466,** Transports (p. 7439).

Fiat (Caroline) Mme : 33352, Solidarités et santé (p. 7421).

Fiévet (Jean-Marie) : 33464, Affaires européennes (p. 7371).

G

Gassilloud (Thomas) : 33319, Transition écologique (p. 7437).

Gaultier (Jean-Jacques) : 33350, Solidarités et santé (p. 7420).

Gipson (Séverine) Mme : 33297, Agriculture et alimentation (p. 7375).

Gosselin (Philippe) : 33457, Tourisme, Français de l'étranger et francophonie (p. 7434).

Guerel (Émilie) Mme : 33378, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7393).

H

Hemedinger (Yves) : 33268, Solidarités et santé (p. 7416) ; **33296,** Solidarités et santé (p. 7416) ; **33388,** Justice (p. 7409) ; **33426,** Solidarités et santé (p. 7430).

Hennion (Christine) Mme : 33361, Économie, finances et relance (p. 7386).

Henriet (Pierre) : 33287, Logement (p. 7410).

J

Jacques (Jean-Michel) : 33418, Solidarités et santé (p. 7428) ; **33419,** Solidarités et santé (p. 7428).

Jacquier-Laforge (Élodie) Mme : 33306, Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances (p. 7397) ; **33346,** Solidarités et santé (p. 7419) ; **33408,** Solidarités et santé (p. 7425) ; **33433,** Solidarités et santé (p. 7430) ; **33437,** Solidarités et santé (p. 7432).

Jerretie (Christophe) : 33381, Agriculture et alimentation (p. 7376).

Josso (Sandrine) Mme : 33368, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7392) ; **33445,** Intérieur (p. 7407).

K

Khattabi (Fadila) Mme : 33336, Transition écologique (p. 7437).

Krimi (Sonia) Mme : 33402, Solidarités et santé (p. 7425).

Kuric (Aina) Mme : 33347, Solidarités et santé (p. 7419) ; **33401,** Personnes handicapées (p. 7414).

L

Lachaud (Bastien) : 33467, Travail, emploi et insertion (p. 7441).

Lagarde (Jean-Christophe) : 33293, Économie, finances et relance (p. 7383) ; **33301,** Armées (p. 7379) ; **33302,** Armées (p. 7379) ; **33359,** Comptes publics (p. 7381).

Lagleize (Jean-Luc) : 33273, Agriculture et alimentation (p. 7373) ; **33281,** Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 7399) ; **33307,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7389) ; **33327,** Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 7399) ; **33330,** Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 7400) ; **33415,** Agriculture et alimentation (p. 7378) ; **33462,** Europe et affaires étrangères (p. 7403).

Lakrafi (Amélia) Mme : 33269, Intérieur (p. 7405).

Larrivé (Guillaume) : 33365, Justice (p. 7408).

Latombe (Philippe) : 33282, Économie, finances et relance (p. 7383).

Le Feur (Sandrine) Mme : 33396, Personnes handicapées (p. 7412).

Le Gac (Didier) : 33288, Travail, emploi et insertion (p. 7439) ; **33447,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7394).

Le Grip (Constance) Mme : 33314, Économie, finances et relance (p. 7385).

Le Pen (Marine) Mme : 33339, Intérieur (p. 7405).

Le Vigoureux (Fabrice) : 33332, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7392) ; **33413,** Solidarités et santé (p. 7427) ; **33427,** Travail, emploi et insertion (p. 7440).

Lebon (Karine) Mme : 33390, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7393).

Leclabart (Jean-Claude) : 33465, Transports (p. 7439).

M

Magne (Marie-Ange) Mme : 33384, Agriculture et alimentation (p. 7377).

Maillard (Sylvain) : 33372, Logement (p. 7411).

Maquet (Jacqueline) Mme : 33316, Économie, finances et relance (p. 7385) ; **33371,** Logement (p. 7410) ; **33454,** Tourisme, Français de l'étranger et francophonie (p. 7434).

Marilossian (Jacques) : 33342, Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances (p. 7397) ; **33407,** Europe et affaires étrangères (p. 7403).

Marsaud (Sandra) Mme : 33271, Agriculture et alimentation (p. 7372) ; **33337,** Europe et affaires étrangères (p. 7401).

Mbaye (Jean François) : 33405, Europe et affaires étrangères (p. 7402) ; **33435,** Solidarités et santé (p. 7431).

Meizonnet (Nicolas) : 33404, Europe et affaires étrangères (p. 7401).

Ménard (Emmanuelle) Mme : 33391, Relations avec le Parlement et participation citoyenne (p. 7415).

Mendes (Ludovic) : 33338, Europe et affaires étrangères (p. 7401) ; **33411,** Solidarités et santé (p. 7426).

Mette (Sophie) Mme : 33424, Autonomie (p. 7379).

Meunier (Frédérique) Mme : 33274, Agriculture et alimentation (p. 7373) ; **33385,** Agriculture et alimentation (p. 7378).

Minot (Maxime) : 33331, Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 7400) ; **33438,** Solidarités et santé (p. 7432).

Molac (Paul) : 33329, Enseignement supérieur, recherche et innovation (p. 7399) ; **33380,** Justice (p. 7409) ; **33422,** Solidarités et santé (p. 7430).

Morel-À-L'Huissier (Pierre) : 33322, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7390) ; **33443,** Intérieur (p. 7406).

N

Naegelen (Christophe) : 33425, Enfance et familles (p. 7398).

Nury (Jérôme) : 33275, Agriculture et alimentation (p. 7373).

O

O'Petit (Claire) Mme : 33317, Transition écologique (p. 7436).

Orphelin (Matthieu) : 33458, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7396).

P

Pajot (Ludovic) : 33335, Industrie (p. 7404).

Pancher (Bertrand) : 33409, Solidarités et santé (p. 7426).

Perrut (Bernard) : 33321, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7390).

Petit (Valérie) Mme : 33343, Solidarités et santé (p. 7418) ; **33364,** Enfance et familles (p. 7398) ; **33367,** Justice (p. 7409) ; **33389,** Solidarités et santé (p. 7424).

Pinel (Sylvia) Mme : 33382, Agriculture et alimentation (p. 7377).

Pires Beaune (Christine) Mme : 33294, Économie, finances et relance (p. 7384).

Poletti (Bérengère) Mme : 33455, Économie, finances et relance (p. 7387).

Porte (Nathalie) Mme : 33410, Solidarités et santé (p. 7426).

Provendier (Florence) Mme : 33406, Europe et affaires étrangères (p. 7402).

Pujol (Catherine) Mme : 33276, Agriculture et alimentation (p. 7374) ; **33377,** Solidarités et santé (p. 7423) ; **33393,** Culture (p. 7382).

R

Ramadier (Alain) : 33399, Solidarités et santé (p. 7424).

Ramos (Richard) : 33324, Agriculture et alimentation (p. 7376) ; **33453,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7396).

Rilhac (Cécile) Mme : 33311, Personnes handicapées (p. 7412) ; **33355,** Transformation et fonction publiques (p. 7435).

Rixain (Marie-Pierre) Mme : 33299, Solidarités et santé (p. 7417) ; **33300,** Transition écologique (p. 7436) ; **33341,** Solidarités et santé (p. 7417) ; **33344,** Solidarités et santé (p. 7418) ; **33375,** Solidarités et santé (p. 7422) ; **33416,** Solidarités et santé (p. 7427) ; **33441,** Solidarités et santé (p. 7433).

Roques-Etienne (Muriel) Mme : 33286, Petites et moyennes entreprises (p. 7414) ; **33452,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7395).

Roseren (Xavier) : 33448, Sports (p. 7434).

Rossi (Laurianne) Mme : 33431, Économie, finances et relance (p. 7387).

Rouaux (Claudia) Mme : 33310, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7381).

Rouillard (Gwendal) : 33400, Personnes handicapées (p. 7413).

Rubin (Sabine) Mme : 33363, Jeunesse et engagement (p. 7407).

S

Saddier (Martial) : 33270, Agriculture et alimentation (p. 7371).

Santiago (Isabelle) Mme : 33326, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7391).

Sempastous (Jean-Bernard) : 33272, Agriculture et alimentation (p. 7372).

Sorre (Bertrand) : 33373, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7381) ; **33398,** Personnes handicapées (p. 7413) ; **33444,** Intérieur (p. 7406).

T

Taché (Aurélien) : 33325, Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7391).

Tamarelle-Verhaeghe (Marie) Mme : 33303, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7380) ; **33366,** Justice (p. 7408).

Testé (Stéphane) : 33439, Solidarités et santé (p. 7433) ; **33460,** Économie, finances et relance (p. 7388).

Therry (Robert) : 33278, Agriculture et alimentation (p. 7374) ; **33285,** Transports (p. 7438).

Thiébaut (Vincent) : 33277, Agriculture et alimentation (p. 7374) ; **33403,** Solidarités et santé (p. 7425).

Thiériot (Jean-Louis) : 33312, Économie, finances et relance (p. 7384) ; **33451,** Éducation nationale, jeunesse et sports (p. 7395).

Touraine (Jean-Louis) : 33434, Solidarités et santé (p. 7431).

Travert (Stéphane) : 33304, Transition écologique (p. 7436).

V

Vatin (Pierre) : 33315, Économie, finances et relance (p. 7385).

Vaucouleurs (Michèle de) Mme : 33369, Intérieur (p. 7405).

Verdier-Jouclas (Marie-Christine) Mme : 33387, Agriculture et alimentation (p. 7378) ; **33397,** Personnes handicapées (p. 7413).

Viala (Arnaud) : 33386, Agriculture et alimentation (p. 7378).

Vignon (Corinne) Mme : 33279, Agriculture et alimentation (p. 7375).

Villani (Cédric) : 33345, Solidarités et santé (p. 7419) ; **33463,** Économie, finances et relance (p. 7389).

Vuilletet (Guillaume) : 33370, Solidarités et santé (p. 7421).

Z

Zannier (Hélène) Mme : 33414, Solidarités et santé (p. 7427).

Zulesi (Jean-Marc) : 33374, Solidarités et santé (p. 7422).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

A

Accidents du travail et maladies professionnelles

Reconnaissance en maladie professionnelle du covid des soignants, **33268** (p. 7416).

Administration

Bilan de la procédure d'échange des permis de conduire étranger, **33269** (p. 7405).

Agriculture

Baisse du CASDAR, **33270** (p. 7371) ;

Conditions d'éligibilité des ETA au dispositif de prime à la conversion, **33271** (p. 7372) ;

Définition d'immeuble rural dans les opérations d'échange, **33272** (p. 7372) ;

Déploiement des projets alimentaires territoriaux (PAT), **33273** (p. 7373) ;

Maintien de l'observatoire FranceAgriMer, **33274** (p. 7373) ;

Mesures de soutien à la filière cidricole, **33275** (p. 7373) ;

Situation économique préoccupante des vignerons indépendants, **33276** (p. 7374) ;

Techniques de mutagenèse dirigée et de mutagenèse aléatoire appliquée et VRTH, **33277** (p. 7374) ;

Transparence et concurrence dans le secteur apicole, **33278** (p. 7374).

Agroalimentaire

Mise en place d'un étiquetage kilomètres alimentaires, **33279** (p. 7375).

Anciens combattants et victimes de guerre

Reconnaissance des orphelins de guerre et pupilles de la Nation, **33280** (p. 7411).

Animaux

Expérimentation animale, **33281** (p. 7399).

Assurance complémentaire

Blocage de demandes de transferts vers le PER nouveau par certains assureurs, **33282** (p. 7383).

Assurance maladie maternité

Difficultés d'accès aux soins en optique, **33283** (p. 7416).

Audiovisuel et communication

Place de l'occitan dans les médias publics, **33284** (p. 7382).

Automobiles

Préservation de la filière des véhicules de collection, **33285** (p. 7438).

B

Banques et établissements financiers

Difficultés des intermédiaires en opérations de banque et services de paiement, **33286** (p. 7414).

Bâtiment et travaux publics

Délais d'attente pour les études géotechniques, **33287** (p. 7410) ;

Entreprises du bâtiment et « restaurants ouvriers », **33288** (p. 7439).

Baux

Taxe foncière des commerçants, **33289** (p. 7383).

Bois et forêts

Avenir de l'Office national des forêts dans les Vosges, **33290** (p. 7375) ;

Compte d'affectation spéciale pensions, **33291** (p. 7375).

C

Chômage

Réponses aux candidatures via Pôle emploi, **33292** (p. 7440).

Collectivités territoriales

FCTVA pour les dépenses de cloud des collectivités, **33293** (p. 7383).

Commerce et artisanat

Ateliers d'art de France, **33294** (p. 7384) ;

Exonération de taxe foncière en QPV, **33295** (p. 7384) ;

Organisation des marchés de Noël, **33296** (p. 7416).

Consommation

Étiquetage de la vente en vrac, **33297** (p. 7375) ;

Vente en vrac- Absence d'étiquettage, **33298** (p. 7376).

Contraception

Stérilets défectueux, **33299** (p. 7417).

D

Déchets

Filière de recyclage des masques à usage unique, **33300** (p. 7436).

Défense

INSMET pour les militaires du Pacifique, **33301** (p. 7379) ;

Plan de relance industrie de la défense, **33302** (p. 7379).

Départements

Compensation des dépenses des départements pour le versement du RSA, **33303** (p. 7380) ;

Zones de préemption ENS, **33304** (p. 7436).

E

Eau et assainissement

Mise en oeuvre de la compétence eau potable pour les intercommunalités, **33305** (p. 7380).

Égalité des sexes et parité

Lutte contre les stéréotypes sur internet, **33306** (p. 7397) ;

Stéréotypes de genre véhiculés par la littérature d'enfance et de jeunesse, **33307** (p. 7389).

Élevage

Élevage de poules pondeuses en cage, **33308** (p. 7376) ;

Peine complémentaire d'interdiction d'exercer une activité professionnelle, **33309** (p. 7407).

Élus

Bureau municipal - remboursement aux élus des frais de garde ou d'assistance, **33310** (p. 7381) ;

Situation des élus locaux porteurs de handicap, **33311** (p. 7412).

Emploi et activité

Aides covid-19 pour les loueurs d'ERP type P L et CTS, **33312** (p. 7384) ;

Mesures économiques - Evènementiel, **33313** (p. 7385) ;

Nombre de nouveaux emplois attendus à la suite du plan de Relance, **33314** (p. 7385) ;

Nombre de nouveaux emplois attendus suite à la mise en oeuvre du plan de relance, **33315** (p. 7385) ;

Plan de relance et création d'emplois., **33316** (p. 7385).

Énergie et carburants

Biocarburant avancé produit à partir de graisses de flottation, **33317** (p. 7436) ;

Photovoltaïque - Simplification des démarches administratives, **33318** (p. 7437) ;

Production énergétique française - Énergie photovoltaïque, **33319** (p. 7437).

Enfants

Renouvellement du plan de périnatalité en France, **33320** (p. 7417).

Enseignement

Minute de silence dans les écoles en hommage à Samuel Paty, **33321** (p. 7390) ;

Protection fonctionnelle des enseignants, **33322** (p. 7390) ;

Samuel Paty, **33323** (p. 7390).

Enseignement agricole

Plan de revalorisation à appliquer aux enseignants agricoles de catégorie 3, **33324** (p. 7376).

Enseignement privé

Développement d'une offre d'éducation musulmane sous contrat, **33325** (p. 7391).

Enseignement secondaire

Lycée : aménagement des programmes et réforme du baccalauréat, **33326** (p. 7391).

Enseignement supérieur

Alimentation dans les établissements du CNOUS, **33327** (p. 7399) ;

Financement des études supérieures, **33328** (p. 7440) ;

Inéquité territoriale pour la restauration universitaire, **33329** (p. 7399) ;

Plafond des autorisations d'emplois de Sciences Po Toulouse, **33330** (p. 7400) ;

Précarité des étudiants dans le contexte sanitaire du covid-19, **33331** (p. 7400).

Enseignement technique et professionnel

Modalités de validation des épreuves du baccalauréat 2021, **33332** (p. 7392).

Entreprises

Conditions d'accès au fonds de solidarité pour les entreprises bénéficiaires, **33333** (p. 7385) ;

Pénalités de retard pour livraison de marchandises à la grande distribution, **33334** (p. 7404) ;

Poursuite de l'activité de production de l'usine Bridgestone de Béthune, **33335** (p. 7404).

Environnement

Sauvegarde des paysages : règlementation en matière de publicité, **33336** (p. 7437).

Étrangers

Conditions de séjour des britanniques propriétaires de résidences secondaires, **33337** (p. 7401) ;

L'accueil des migrants aux frontières de la France, **33338** (p. 7401) ;

Statistiques relatives aux arrêtés d'expulsion, **33339** (p. 7405).

Examens, concours et diplômes

Candidats sur liste complémentaire au concours de recrutement des professeurs, **33340** (p. 7392).

F

Femmes

Congé maternité, **33341** (p. 7417) ;

Gestion de la ligne téléphonique 3919 pour les femmes victimes de violences, **33342** (p. 7397) ;

Masques durant les accouchements en période de covid-19, **33343** (p. 7418) ;

Port du masque lors des accouchements, **33344** (p. 7418) ;

Port du masque pendant l'accouchement, **33345** (p. 7419) ;

Pour une meilleure prise en charge de la santé des femmes, **33346** (p. 7419).

Fonction publique hospitalière

Bénéficiaires des revalorisation de salaires Ségur, **33347** (p. 7419) ;

Complément de traitement indiciaire pour les personnels des MAS, **33348** (p. 7420) ;
Concours de moniteur-éducateur hospitalier, **33349** (p. 7420) ;
Différenciation de traitement entre les agents du sanitaire et du médico-social., **33350** (p. 7420) ;
NBI rémunération des infirmiers de bloc IBODE, **33351** (p. 7420) ;
Quelles mesures pour endiguer le départ des soignants ?, **33352** (p. 7421) ;
Revalorisation salariale du personnel médico-social, **33353** (p. 7421).

Fonction publique territoriale

Extension du dispositif de versement d'un complément de traitement indiciaire, **33354** (p. 7421).

Fonctionnaires et agents publics

Rupture conventionnelle dans la fonction publique, **33355** (p. 7435).

Formation professionnelle et apprentissage

Évolutions des contrats d'apprentissage dans la fonction publique territoriale, **33356** (p. 7435).

H

Hôtellerie et restauration

Indemnisation des dirigeants d'entreprises de l'hôtellerie et de la restauration, **33357** (p. 7386) ;
Soutien au secteur de l'hôtellerie-restauration lourdement impacté par la covid, **33358** (p. 7386).

I

Impôt sur le revenu

Imposition des personnels soignants retraités mobilisés contre le covid-19, **33359** (p. 7381).

Impôts et taxes

Modulation des droits de mutation en fonction du quotient familial, **33360** (p. 7382).

Impôts locaux

Taxe d'habitation et hébergement à titre gratuit, **33361** (p. 7386).

Internet

Lutte contre les contenus illicites en ligne et coopération des réseaux sociaux, **33362** (p. 7407).

J

Jeunes

Création de 190 000 emplois jeunes : modalité et nature des emplois, **33363** (p. 7407) ;
Prostitution et radicalisation des mineurs sur les réseaux sociaux, **33364** (p. 7398).

Justice

Appartenance de l'Yonne au ressort de la cour d'appel de Paris, **33365** (p. 7408) ;
Délais de prescription des propos racistes, d'incitation à la haine sur internet, **33366** (p. 7408) ;
Paiement des frais de justice en cas d'insolvabilité, **33367** (p. 7409).

L

Laïcité

Agents en charge de la PJJ dans les établissements scolaires, **33368** (p. 7392) ;

Suite à l'assassinat de Samuel Paty, **33369** (p. 7405).

Logement

Mise en place de diagnostics de non-présence de punaises de lit, **33370** (p. 7421) ;

PLF 2021 et mixité dans les quartiers, **33371** (p. 7410) ;

Risques liés aux investissements locatifs défiscalisés, **33372** (p. 7411).

Logement : aides et prêts

Logement : conséquences de la suppression de l'APL accession, **33373** (p. 7381).

M

Maladies

Dépistage de la broncho pneumopathie chronique obstructive, **33374** (p. 7422) ;

Maladie d'Alzheimer, **33375** (p. 7422) ;

Parcours de soins global après le traitement d'un cancer, **33376** (p. 7423).

Médecine

Phénomène de désertification médicale, **33377** (p. 7423) ;

Problème d'attractivité des médecins scolaires dans le département du Var, **33378** (p. 7393).

Mort et décès

Délais de délivrance des certificats de décès en milieu rural, **33379** (p. 7423).

Moyens de paiement

Absence de contrôle dans le cadre des procurations bancaires, **33380** (p. 7409).

Mutualité sociale agricole

CCMSA, **33381** (p. 7376) ;

Consolider l'ancrage territorial de la MSA, **33382** (p. 7377) ;

Convention d'objectifs et de gestion 2021-2025, **33383** (p. 7377) ;

Convention d'objectifs et de gestion 2021-2025 CCMSA, **33384** (p. 7377) ;

Négociation COG entre la caisse centrale de la MSA et l'État, **33385** (p. 7378) ;

Objectifs et moyens à dispostion des 35 caisses de MSA pour la période 2021-2025, **33386** (p. 7378) ;

Orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025, **33387** (p. 7378).

N

Nationalité

Conditions d'acquisition de la nationalité française, **33388** (p. 7409).

Numérique

Protection des données de santé, **33389** (p. 7424).

O

Outre-mer

Moratoire sur les suppressions de poste, **33390** (p. 7393).

P

Parlement

Discussion annuelle sur la question migratoire, **33391** (p. 7415) ;

Taux de réponse aux questions écrites parlementaires, **33392** (p. 7415).

Patrimoine culturel

Situation préoccupante du musée de la préhistoire de Tautavel, **33393** (p. 7382).

Personnes handicapées

Accompagnement des enfants handicapés, **33394** (p. 7393) ;

Accompagnement des personnes handicapées, **33395** (p. 7412) ;

Habitat inclusif et normes ERP, **33396** (p. 7412) ;

L'outil numérique pour les enfants atteints de trouble « dys », **33397** (p. 7413) ;

Perte de l'allocation MVA, conditionnée à la suppression de l'APL accession, **33398** (p. 7413) ;

Professionnels de transport scolaire d'élèves en situation de handicap, **33399** (p. 7424) ;

Recharge de véhicules électriques et places réservées aux personnes handicapées, **33400** (p. 7413) ;

Revenus des retraités handicapés, **33401** (p. 7414).

Pharmacie et médicaments

Indemnisation des victimes de la dépakine, **33402** (p. 7425) ;

Médicaments sans ordonnance, **33403** (p. 7425).

Politique extérieure

Conditions de libération de Sophie Pétronin, **33404** (p. 7401) ;

Secteurs prioritaires de l'APD française dans la future LOP-DSI, **33405** (p. 7402) ;

Stratégie de la France dans la coopération internationale sur le climat, **33406** (p. 7402) ;

Traitement des chrétiens et des minorités religieuses en Inde, **33407** (p. 7403).

Produits dangereux

Ingestion de plastique par les bébés, **33408** (p. 7425).

Professions de santé

Covid-19 : reconnaissance automatique maladie professionnelle pour les soignants, **33409** (p. 7426) ;

Prime covid-19 au personnel de santé sous statut intérimaire, **33410** (p. 7426) ;

Recensement du nombre de soignants décédés de la covid-19 en France, **33411** (p. 7426) ;

Reconnaissance de la maladie professionnelle suite à covid-19 - personnels santé, **33412** (p. 7426) ;
Revalorisation salariale des sages-femmes, **33413** (p. 7427) ;
Soutien à la médecine thermale libérale en période de crise sanitaire, **33414** (p. 7427) ;
Soutien à l'installation et au maintien des vétérinaires en milieu rural, **33415** (p. 7378) ;
Suivi de la grossesse par une sage-femme, **33416** (p. 7427).

Professions et activités sociales

Avenant 43 du secteur de l'aide à domicile, **33417** (p. 7428) ;
Définition des publics prioritaires aux tests de dépistage du covid-19, **33418** (p. 7428) ;
Élargissement de la vaccination contre la grippe aux aides à domicile, **33419** (p. 7428) ;
Prime grand âge et SSR, **33420** (p. 7429) ;
Reconnaissance des professionnels du secteur social et médico-social., **33421** (p. 7429) ;
Reconnaissance des professionnels du social et du médico-social, **33422** (p. 7430) ;
Reconnaître l'engagement des aides à domicile pendant le confinement, **33423** (p. 7430) ;
Rémunération des aides à domicile, **33424** (p. 7379) ;
Retrait d'agrément d'assistant maternel, **33425** (p. 7398) ;
Revalorisation des personnels médico-sociaux dans le cadre du Ségur, **33426** (p. 7430) ;
Site Pajemploi et reconnaissance du métier d'assistant maternel, **33427** (p. 7440).

R

Réfugiés et apatrides

Inquiétudes des buralistes par rapport à Up Cohésia, **33428** (p. 7387) ;
Situation des migrants à Calais, **33429** (p. 7405) ;
Sur le statut de réfugié accordé à la famille du terroriste de Conflans, **33430** (p. 7410).

Retraites : généralités

Extension du déblocage des produits d'épargne retraite pour les indépendants, **33431** (p. 7387).

S

Santé

Autorisation personnels scolaires infirmiers à dépister le covid-19, **33432** (p. 7394) ;
Inefficacité contre la covid-19 des visières en plastique, **33433** (p. 7430) ;
Lutte contre le VIH pendant l'épidémie de la covid-19, **33434** (p. 7431) ;
Lutte contre le virus de l'hépatite C en milieu psychiatrique, **33435** (p. 7431) ;
Pénurie de doses de vaccins contre la grippe saisonnière, **33436** (p. 7432) ;
Pénurie de vaccins contre la grippe, **33437** (p. 7432) ;
Pénurie du vaccin contre la grippe, **33438** (p. 7432) ;
Rupture de stock de vaccins contre la grippe, **33439** (p. 7433) ;
Tabagisme passif, **33440** (p. 7433) ;
Vaccin contre la gastro-entérite à rotavirus, **33441** (p. 7433) ;

Vaccin covid-19 - mesures pour agir contre la défiance à venir, **33442** (p. 7433).

Sécurité des biens et des personnes

Détail de la flotte des avions gros porteurs, **33443** (p. 7406).

Sécurité routière

Manque inspecteurs auto-écoles, **33444** (p. 7406) ;

Sécurité routière des voitures radars à conduite externalisée, **33445** (p. 7407).

Sports

Associations sportives - crise sanitaire, **33446** (p. 7394) ;

Situation de l'EPS et du sport scolaire dans le pays, **33447** (p. 7394) ;

Situation des guides étrangers en France, **33448** (p. 7434).

T

Taxis

Allongement exceptionnel de l'âge d'une voiture de transport avec chauffeur, **33449** (p. 7438).

Télécommunications

Opérateurs fibre, **33450** (p. 7404).

Terrorisme

Protection des professeurs face à la menace terroriste islamisme radical, **33451** (p. 7395).

Tourisme et loisirs

Autorité compétente à interdire les voyages scolaires, **33452** (p. 7395) ;

Classes découvertes - Loiret, **33453** (p. 7396) ;

Développement du tourisme durable, **33454** (p. 7434) ;

Entreprises organisatrices de voyages, **33455** (p. 7387) ;

Organisation des voyages scolaires et des colonies de vacances, **33456** (p. 7396) ;

Situation de la filière touristique, **33457** (p. 7434) ;

Situation des centres de vacances accueillant des scolaires, **33458** (p. 7396) ;

Situation désastreuse des discothèques, **33459** (p. 7388) ;

Situation difficile des agences de voyages, **33460** (p. 7388) ;

Situation économique des entreprises de loisirs « indoor », **33461** (p. 7388).

Traités et conventions

Convention du Conseil de l'Europe contre le trafic d'organes humains, **33462** (p. 7403).

Transports

Soutien au secteur ferroviaire et transports en commun - transition écologique, **33463** (p. 7389).

Transports ferroviaires

Ligne TGV Eurostar, **33464** (p. 7371) ;

Train à Ailly-sur-Noye, **33465** (p. 7439).

Transports routiers

Transports routiers - difficultés rencontrées par les autocaristes, **33466** (p. 7439).

Travail

Recours au télétravail dans la crise du covid-19, **33467** (p. 7441).

U

Union européenne

Menaces sur le siège du Parlement européen à Strasbourg, **33468** (p. 7403).

Questions écrites

AFFAIRES EUROPÉENNES

Transports ferroviaires
Ligne TGV Eurostar

33464. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Marie Fiévet** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes**, sur les risques qui pèsent sur l'avenir de la ligne à grande vitesse Eurostar. Cette ligne, qui permet d'assurer les liaisons internationales à grande vitesse entre Londres et Paris, Bruxelles et au-delà, constitue un maillon stratégique dans la continuité territoriale entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe et par conséquent un enjeu-clé pour les échanges économiques à l'échelle du continent. Dans les circonstances exceptionnelles que la crise sanitaire de ces derniers mois a engendrées, Eurostar a réduit drastiquement le nombre de trains en circulation sur l'axe Paris-Londres, passant de 18 trains par jour à moins de 5. Les perspectives pour les prochains mois ne semblent quant à elles pas orientées durablement à la reprise, Eurostar ayant notamment annoncé, le 3 septembre 2020, ne pas souhaiter rouvrir les stations intermédiaires entre le tunnel sous la Manche et Londres avant « au moins 2022 ». Parallèlement, les négociations en cours sur le Brexit et la décision du gouvernement britannique d'instaurer une quarantaine pour les voyageurs en provenance de France n'augurent pas d'une reprise rapide du trafic transmanche. Cette situation conjoncturelle pourrait être amenée à durer même dans le cadre d'un retour à la normale sur le plan sanitaire. En effet, le faible nombre de trains en circulation génère une évolution des usages chez les voyageurs - et notamment la clientèle d'affaires - au profit du transport aérien bien moins vertueux du point de vue écologique. Les effets pourraient également être désastreux sur le plan économique, cette ligne générant des milliers d'emplois aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. Aujourd'hui, la reprise d'un trafic « régulier » sur la ligne à grande vitesse franco-britannique est donc primordiale. En conséquence, il souhaiterait obtenir des éléments précis concernant les actions qu'entend mener le Gouvernement auprès d'Eurostar - notamment concernant le fléchage de l'aide à la SNCF, son actionnaire majoritaire, et les mesures d'allègement de redevances défendues par la France lors des négociations européennes des derniers jours - pour veiller à la pérennité de cette liaison, empruntée chaque année par plus de 10 millions de voyageurs.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

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

N°s 29976 Pierre Cabaré ; 30557 Pierre Cabaré ; 31217 Pierre Cordier.

Agriculture
Baisse du CASDAR

33270. – 27 octobre 2020. – **M. Martial Saddier** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les inquiétudes du monde agricole concernant la baisse du compte d'affectation spéciale pour le développement agricole et rural (CASDAR). Leur crainte réside dans l'annonce du plafonnement à la baisse des redistributions de ce fonds, ce qui équivaudrait à l'amputer de 10 millions d'euros dès 2021. Ce fonds est exclusivement alimenté par une cotisation prélevée sur le chiffre d'affaires des exploitations agricoles destinée à soutenir une partie de leurs actions en matière de recherche et de développement. Il permet également de placer le monde agricole au cœur des préoccupations actuelles liées à la reconquête de la biodiversité, à la lutte contre le changement climatique, à la prise en compte du bien-être animal ou encore à la recherche d'alternatives aux pesticides. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement envisage, afin de rassurer le monde agricole.

Agriculture
Conditions d'éligibilité des ETA au dispositif de prime à la conversion

33271. – 27 octobre 2020. – **Mme Sandra Marsaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des entreprises de travaux agricoles, dites « ETA » vis-à-vis du plan de relance. En effet, celles-ci s'interrogent sur le périmètre d'éligibilité du dispositif additionnel d'aides au renouvellement et au développement des agroéquipements. Mobilisées en faveur des politiques de lutte contre le changement climatique, de nombreuses entreprises se tiennent prêtes à accompagner leurs clients engagés dans la réduction et la recherche de solutions alternatives à la consommation d'intrants. Cependant, pour servir au mieux les ambitions de transition écologique portées par le plan de relance, les ETA doivent remettre leurs parcs matériels aux normes. Sur de nombreux territoires, comme en Nouvelle-Aquitaine où elles réalisent plus de 25 % des travaux de désherbage chimique et mécanique, les entreprises de travaux agricoles constituent une part importante du potentiel de transformation des pratiques. C'est pourquoi, à l'instar de l'appel à projets « soutien à la modernisation des outils de production agroécolologiques », plusieurs programmes de développement rural sont déjà fléchés à destination des entreprises de travaux agricoles. Aussi, elle souhaiterait obtenir des précisions sur les critères et les conditions d'éligibilité des entreprises de travaux agricoles au dispositif de prime à la conversion prévu dans le plan de relance.

Agriculture
Définition d'immeuble rural dans les opérations d'échange

33272. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Bernard Sempastous** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur une difficulté liée aux contours de la définition d'immeuble rural dans les opérations d'échange exonérées du droit de préemption de la Safer. L'opération d'échange constitue une aliénation à titre onéreux qui est ainsi soumise au droit de préemption de la Safer, sauf si elle est réalisée en application de l'article L. 124-1 du code rural et de la pêche maritime (code rural et de la pêche maritime, art. L. 143-4, 1°). Les opérations visées à cet article, et qui sont ainsi exonérées du droit de préemption de la Safer, sont celles qui sont assimilées à des échanges réalisés par voie d'aménagement foncier agricole et forestier, lesquels se définissent par un critère géographique : les immeubles ruraux doivent être situés dans le même canton, voire une commune limitrophe de celui-ci. L'échange est également restructurant au sens du texte si l'un des immeubles échangés est contigu à un immeuble appartenant déjà à l'un des coéchangistes qui le recevra dans son lot (par renvoi au code précité, art. L. 124-3). Au-delà de ce critère géographique, l'échange doit porter sur des « immeubles ruraux », qui ne sont pas définis par le texte. Il conviendrait de préciser ce que recouvre cette catégorie d'immeubles. Ne sont disponibles que des réponses ministérielles anciennes et rendues en matière fiscale. Celles-ci ont précisé que la qualification « d'immeubles ruraux » s'applique aux immeubles affectés à l'exploitation agricole ou à la production forestière (réponse ministérielle n° 18490, 23 mai 1975, JO AN, p. 3128 : « Est rural l'immeuble principalement affecté à la production de récoltes agricoles, de fruits naturels ou artificiels »). Cette destination est appréciée au jour de l'échange sans égard pour la destination future desdits immeubles (réponse ministérielle n° 12439 : JO AN Q, 16 déc. 1961, p. 5723). Il lui demande donc de bien vouloir lui préciser quelle interprétation retenir aujourd'hui en matière civile, s'agissant de l'exemption opposable à la Safer. La loi d'avenir agricole du 13 octobre 2014 a en effet réformé le champ d'application du droit de préemption de la Safer, lui permettant désormais d'intervenir sur les « biens immobiliers à usage agricole » et les « terrains nus à vocation agricole ». Puisque la vocation agricole est aujourd'hui définie au regard de la seule situation des parcelles dans le document d'urbanisme (« sont considérés comme à vocation agricole les terrains situés soit dans une zone agricole protégée créée en application de l'article L. 112-2 du présent code, soit à l'intérieur d'un périmètre délimité en application de l'article L. 113-16 du code de l'urbanisme, soit dans une zone agricole ou une zone naturelle et forestière délimitée par un document d'urbanisme. En l'absence d'un document d'urbanisme, sont également regardés comme terrains à vocation agricole les terrains situés dans les secteurs ou parties non encore urbanisés des communes, à l'exclusion des bois et forêts » : code rural et de la pêche maritime, art. L. 143-1, al. 1), ne faut-il pas considérer comme « immeuble rural » toute parcelle située dans l'une de ces zones, sans égard pour l'utilisation agricole ou forestière qui en est faite ? Il lui demande également à quel moment il convient de se placer pour apprécier la nature rurale des immeubles échangés : au jour de l'échange ou *a posteriori*, en considération de l'affectation qu'entend donner chaque coéchangiste au lot qu'il recevra. Il souhaite connaître sa position sur ce sujet.

Agriculture
Déploiement des projets alimentaires territoriaux (PAT)

33273. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le volet relatif à la transition agricole du plan « France relance » et sur le déploiement des projets alimentaires territoriaux (PAT). Le volet du plan de relance concernant la transition agricole s'élève à 1,2 milliard d'euros au total. Parmi les objectifs fixés par le Gouvernement figure celui d'accélérer la transition agro-écologique au service d'une alimentation saine, sûre, durable, locale et de qualité pour tous. Comme on l'a particulièrement observé pendant le confinement, le monde agricole est absolument indispensable à la souveraineté. Mais ce secteur connaît des bouleversements profonds et doit être fortement soutenu et accompagné si on souhaite demeurer une puissance agricole respectueuse de l'environnement. Pour atteindre cette ambition, de nombreux chantiers se présentent à nous aujourd'hui, des cantines scolaires à la structuration des filières locales, en passant par la rémunération des producteurs ou la promotion de l'agroécologie. Parmi ces multiples défis du secteur agricole figure aussi celui de la structuration des projets alimentaires territoriaux (PAT). Plusieurs de ces projets ont émergé en région Occitanie et ont permis de répondre aux enjeux agricoles, alimentaires, sanitaires et environnementaux du territoire, tout en participant à l'appropriation locale de la transition. Mais ces projets manquent aussi parfois de financements pour assurer l'animation globale et la mise en oeuvre des actions dans la durée. Dans ce contexte, il l'interroge sur le bilan des projets alimentaires territoriaux près de six ans après leur création et sur les éventuelles évolutions qu'il compte leur apporter afin de les déployer plus largement.

Agriculture
Maintien de l'observatoire FranceAgriMer

33274. – 27 octobre 2020. – **Mme Frédérique Meunier** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'arrêt de l'observatoire des prix FranceAgriMer pour un certain nombre de marchés en France. À chaque fin de foire, la cotation réunissant acheteurs et vendeurs se réunit pour comparer ce qui a été vendu la semaine précédente par rapport à la vente du jour afin d'établir une hausse ou une baisse des prix de vente. L'établissement des cotations permet de garantir une juste confrontation de l'offre et de la demande. Les marchés sont ainsi des acteurs déterminants pour établir des indicateurs de prix à toute la filière, comme le fait par exemple le marché de Brive pour la filière de veaux de lait élevés sous la mère. Or la Fédération française des marchés de bétail vif aurait alerté ses adhérents de l'arrêt de l'observatoire des prix FranceAgrimer pour un certain nombre de marchés en France. Si tel était le cas, cela remettrait en question un établissement des prix au plus près des réalités des terroirs et de l'offre et de la demande. Aussi, elle l'interroge sur sa position quant au maintien de l'observatoire des prix FranceAgriMer et, en cas d'arrêt, lui demande quelles mesures seraient mises en place pour compenser le manque de cet indice important.

Agriculture
Mesures de soutien à la filière cidricole

33275. – 27 octobre 2020. – **M. Jérôme Nury** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les difficultés de la filière cidricole. Le cidre, emblématique produit français, et l'intégralité de la filière en général ont été très impactés par la crise sanitaire. Au printemps 2020, le confinement mis en place a conduit à la diminution drastique des ventes de cidre. Celles-ci sont, en effet, tributaires en grande partie du tourisme et de la consommation hors domicile. Entre les ventes en grande distribution qui ont chuté de 20 % et la fermeture totale des cafés, hôtels ou restaurants, la filière a perdu un chiffre d'affaires avoisinant les 50 %. Désormais, la nouvelle vague de l'épidémie et les récentes mesures décrétées par le Gouvernement, restreignant la consommation extérieure, vont à nouveau se répercuter sur les ventes de la filière cidricole. Cette dernière aborde la nouvelle récolte, qui peut s'achever très rapidement, avec la crainte d'excédents de cidres et de pommes. À la surcharge de cidre, le marché va donc se retrouver avec un surplus de pommes dont les producteurs ne pourront se délester. La France, qui possède le plus grand verger spécialisé de fruits à cidre d'Europe, doit apporter des mesures urgentes de soutien à l'ensemble de la profession en faisant en sorte de dégager les excédents de fruits à cidre dans des délais raisonnables. *A contrario*, les ateliers cidricoles, déjà en grande difficulté financière, vont voir la pérennité de leur activité directement menacée. Il lui demande donc si le Gouvernement entend mettre en œuvre rapidement les mesures de soutien à la filière cidricole et notamment celle permettant le dégagement des excédents de fruits.

Agriculture
Situation économique préoccupante des vignerons indépendants

33276. – 27 octobre 2020. – **Mme Catherine Pujol** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation économique préoccupante des vignerons indépendants. Dans un contexte de crise sanitaire et du fait de la mise en place de mesures de lutte contre la propagation du virus covid-19 tout le secteur viticole indépendant se retrouve dans une situation de fragilité. Malgré la grande énergie mobilisée par ces professionnels les résultats économiques sont très inférieurs à ceux des années précédentes. Dès le 19 mars 2020, une feuille de route a été mise en place et des dispositifs de gestion des volumes ont été imaginés mais le bilan reste particulièrement préoccupant pour l'équilibre financier des vignerons indépendants. Les soutiens économiques, sociaux et fiscaux restent largement en deçà de ceux espérés et promis. Les dispositifs spécifiques d'aides à la filière restent très marginaux et manquent clairement d'ambition et d'efficacité. Les vignerons indépendants vivent cette situation comme une injustice en comparaison aux aides massives qui ont été allouées à d'autres secteurs de l'économique française. Le monde viticole est essentiel pour faire vivre la ruralité dans le pays et est un vecteur indispensable du maintien de l'activité économique et sociale de nombreux territoires ruraux. Ainsi, elle lui demande de relancer dans les meilleurs délais les concertations avec les vignerons indépendants et de bien vouloir mettre en place rapidement un vaste plan de soutien et de relance de la filière viticole indépendante.

Agriculture
Techniques de mutagenèse dirigée et de mutagenèse aléatoire appliquée et VRTH

33277. – 27 octobre 2020. – **M. Vincent Thiébaut** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les techniques de mutagenèse dirigée et de mutagenèse aléatoire appliquée sur des cultures *in vitro* de cellules végétales. Par décision du 7 février 2020, à la suite de la saisine d'associations et de syndicats, le Conseil d'État a jugé que les organismes obtenus par certaines techniques de mutagénèse se devaient d'être soumis à la réglementation relative aux organismes génétiquement modifiés (OGM). Le Gouvernement avait été enjoint de modifier dans un délai de six mois l'article D. 531-2 du code de l'environnement en conséquence afin d'identifier les variétés de plantes agricoles obtenues par mutagénèse et de mieux évaluer les risques liés aux variétés de plantes rendues tolérantes aux herbicides (VRTH). Ces variétés sont en effet dès lors soumises aux évaluations applicables aux OGM. Les ministres de la transition écologique, de la recherche et de l'agriculture ont notifié en mai 2020 à la Commission européenne un projet de décret et deux projets d'arrêtés soumis pour avis au Haut Conseil aux biotechnologies (HCB). Ce projet de décret suscite l'intérêt de nombreux acteurs professionnels et associatifs et il souhaite à ce titre connaître l'état d'avancement de ce dossier.

Agriculture
Transparence et concurrence dans le secteur apicole

33278. – 27 octobre 2020. – **M. Robert Therry** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le manque de transparence de certains produits du secteur apicole qui menacent l'existence même de nombreux apiculteurs français sans parler des dangers qu'ils font peser sur les consommateurs. Si l'étiquetage de l'origine du miel contribue à la traçabilité des produits, le consommateur devrait aussi avoir accès à une analyse complète de l'origine botanique et de la conformité du miel. Or ces informations ne sont pas obligatoires, ce qui induit des fraudes que la DGCCRF a justement mises en évidence. Selon cette direction, les principales concernent des défauts d'étiquetage, des indications erronées sur l'origine géographique du produit ou les origines florales et des violations de la réglementation sur les teneurs en saccharose. Ces fraudes lèsent les consommateurs tout en créant un préjudice sérieux aux professionnels souhaitant vendre des produits de qualité. Enfin, s'ajoute à ces difficultés une concurrence chinoise déloyale qui sape l'activité des apiculteurs européens dont les produits sont désormais soumis à des contrôles douaniers aléatoires. Sous couvert d'un motif sanitaire (présence de spore de loque américaine, bactérie inactive et inoffensive), la Chine mène une politique protectionniste en poursuivant, sans obstacles, la vente de son miel sur le marché européen. Selon le principe de réciprocité, il serait nécessaire d'imposer les mêmes règles aux produits apicoles chinois que celles auxquelles sont soumis les produits apicoles français. Il souhaite savoir comment il entend protéger les apiculteurs français face à cette fraude engendrée par l'opacité du marché et face à la concurrence déloyale dont ils souffrent.

Agroalimentaire
Mise en place d'un étiquetage kilomètres alimentaires

33279. – 27 octobre 2020. – **Mme Corinne Vignon** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la mise en place d'un système d'étiquetage informant le consommateur de la distance parcourue par le produit alimentaire proposé (en considérant le trajet total du pays d'origine au département français de destination). Selon un rapport de l'Agence de la transition écologique, les émissions de gaz à effet de serre issues de l'alimentation des ménages en France s'élèvent à plus de 20 % de leur empreinte carbone. Les transports routiers de marchandises sont à l'origine d'une large partie de ces émissions. Cet étiquetage favoriserait le bien manger, le développement de circuits courts et permettrait de renforcer la souveraineté alimentaire tout en réduisant l'impact sur l'environnement. En conséquence, elle souhaite savoir si le Gouvernement mettra en place cette mesure sensibilisant les consommateurs sur les distances parcourues par les produits alimentaires et les gaz à effet de serre émis en conséquence.

Bois et forêts
Avenir de l'Office national des forêts dans les Vosges

33290. – 27 octobre 2020. – **M. Gérard Cherpion** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'avenir de l'Office national des forêts (ONF), en particulier dans les Vosges. L'ONF a pour mission de gérer les forêts publiques selon une triple approche économique, environnementale et sociale. Acteur majeur de la transition écologique et du développement durable, l'ONF met ses compétences à disposition de l'État, des collectivités, mais aussi des entreprises et des particuliers. Son ambition est de faire des forêts et des espaces naturels un levier essentiel du développement des territoires et contribuer à leur croissance économique. En outre, l'ONF est un acteur majeur de la gestion des forêts mais aussi de leur exploitation et de l'usage paisible qui en est fait par les randonneurs. Dans une précédente réponse à la question écrite n° 22817, il était indiqué que « l'État entend conserver l'unité de gestion des forêts publiques, domaniales et communales, par un opérateur unique, l'ONF ». Par ailleurs, il est ajouté qu'« un plan de transformation sera engagé, sur 5 ans, afin d'améliorer la performance de l'établissement. » Force est de constater que ce plan a débuté il y a quelques semaines dans les Vosges, notamment avec l'annonce de la fermeture des antennes de Senones, Bruyères et Charmes et des suppressions d'emplois. Cette mesure, si elle devait être appliquée à partir du 1er janvier 2021, aurait de lourdes conséquences sur la qualité des services rendus par l'office et sur l'état des forêts. Aussi, il souhaiterait connaître les orientations du Gouvernement sur le devenir de l'ONF, notamment dans les Vosges et sur la gestion des forêts de manière globale.

Bois et forêts
Compte d'affectation spéciale pensions

33291. – 27 octobre 2020. – **M. Lionel Causse** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le poids financier croissant que fait peser le CAS pensions dans l'équilibre budgétaire de l'ONF. Depuis 2006, le surcoût financier représenté par le CAS pensions s'est ainsi élevé à près de 600 millions d'euros et n'a été qu'en partie compensé par la vente d'actifs immobiliers de l'office et l'augmentation de l'endettement. Du fait de son statut hybride d'EPIC employant des fonctionnaires, l'ONF ne bénéficie pas des conditions réservées aux EPA ou aux administrations et donc, par là même, de la compensation attribuée au fur et à mesure des augmentations de taux de la contribution dû au titre du CAS pensions. Ainsi, il souhaiterait connaître les intentions du ministère afin d'alléger la contribution de l'ONF au CAS pensions et ainsi permettre de pérenniser la situation financière de l'office, et préserver cet établissement public qui est indispensable.

Consommation
Étiquetage de la vente en vrac

33297. – 27 octobre 2020. – **Mme Séverine Gipson** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'absence d'information dispensée aux consommateurs, lors de l'achat de produits vendus en vrac. Dans les grandes surfaces, dans les magasins spécialisés, les rayons de vente en vrac se sont multipliés. On peut saluer l'enjeu écologique de ne plus vendre des aliments avec des emballages superflus, on peut regretter cependant le manque d'information que ce type de vente entraîne pour ces nouveaux consommateurs. En effet, si les aliments vendus en vrac ont une notification des allergènes qu'ils contiennent, on constate que dans de nombreuses enseignes, il n'est fait mention nulle part de l'ajout de sel, par exemple, sur des fruits secs consommés.

De plus, le consommateur apprécierait d'être aussi bien informé sur la composition des produits secs vendus en vrac, par exemple les pâtes, ou encore la valeur nutritionnelle des aliments et leurs origines que l'on cherche en vain. Enfin, il est regrettable que la date limite de consommation ou que la date de durabilité minimale n'apparaissent pas. Pourtant ces informations sont capitales pour les consommateurs et pour leur santé. Le manque de date limite de consommation est une information incontournable pour des magasins qui luttent contre le gaspillage alimentaire. Elle souhaite savoir s'il est favorable à la possibilité de faire figurer les dates de consommation, l'origine et les composants des produits vendus en vrac.

Consommation

Vente en vrac- Absence d'étiquettage

33298. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Cabaré** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'absence d'information dispensée aux consommateurs, lors de l'achat de produits vendus en vrac. Dans les grandes surfaces, dans les magasins spécialisés, les rayons de vente en vrac ce sont multipliés. On peut saluer l'enjeu écologique de ne plus vendre des aliments avec des emballages superflus ; on peut regretter cependant, le manque d'information que ce type de vente entraîne pour ces nouveaux consommateurs. En effet, si les aliments vendus en vrac ont une notification des allergènes qu'ils contiennent, on constate que, dans de nombreuses enseignes, il n'est fait mention nulle part de l'ajout de sel, par exemple, sur des fruits secs consommés. De plus, le consommateur apprécierait d'être aussi bien informé sur la composition des produits secs vendus en vrac, comme par exemple les pâtes, ou encore la valeur nutritionnelle des aliments et leurs origines que l'on cherche en vain. Enfin, il est regrettable que la date limite de consommation ou que la date de durabilité minimale n'apparaissent pas. Pourtant ces informations sont capitales pour les consommateurs et pour leur santé. Le manque de date limite de consommation est une information incontournable pour des magasins qui luttent contre le gaspillage alimentaire. Il souhaite savoir s'il est favorable à la possibilité de faire figurer les dates de consommation, l'origine et les composants des produits vendus en vrac.

Élevage

Élevage de poules pondeuses en cage

33308. – 27 octobre 2020. – **M. Éric Alauzet** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la publication du décret relatif à l'application de l'article 68 de la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite loi Egalim. En effet, cet article indique que la mise en production de tout bâtiment nouveau ou réaménagé d'élevage de poules pondeuses élevées en cages est interdite à compter de l'entrée en vigueur de la loi et que les modalités d'application de cet article sont définies par décret. Or le décret n'est à ce jour pas publié. L'élevage intensif en cage et plus globalement la problématique de la condition et du bien-être animal sont aujourd'hui des sujets sociétaux, environnementaux et mêmes éthiques. Les Français sont de plus en plus préoccupés par ces enjeux, comme le RIP pour les animaux et les débats sur la proposition de loi portée par le député Cédric Villani l'ont démontré. Aussi, il souhaite savoir ce qu'il envisage afin de mettre en application la loi au regard de l'élevage de poules pondeuses en cage.

Enseignement agricole

Plan de revalorisation à appliquer aux enseignants agricoles de catégorie 3

33324. – 27 octobre 2020. – **M. Richard Ramos** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation précaire des enseignants de catégorie 3 de l'enseignement agricole privé. En 2019, un plan de revalorisation salariale et de requalification de 1 400 agents sur trois ans a été acté auprès de Bercy. Le projet de loi de finances pour 2020 a adopté un budget de 2,13 millions d'euros pour appliquer ce plan. Malheureusement, la crise épidémique a brutalement stoppé la mise en place de ce plan. Les agents sont pourtant en grande précarité, ce plan adopté doit être mis en place. Il l'alerte ainsi sur ce point et lui demande s'il compte appliquer ce plan dont le budget a été voté il y a un an déjà.

Mutualité sociale agricole

CCMSA

33381. – 27 octobre 2020. – **M. Christophe Jerretie** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse

centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La MSA compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action, aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Il souhaite à cet égard connaître les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025 et savoir si cet impératif territorial sera bien pris en compte.

Mutualité sociale agricole
Consolider l'ancrage territorial de la MSA

33382. – 27 octobre 2020. – **Mme Sylvia Pinel** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** au sujet de la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. La crise sanitaire, doublée de la crise économique et sociale, a réaffirmé l'impérieuse nécessité de renforcer l'accessibilité des services publics. Soucieuse de répondre aux attentes des territoires, la MSA a fait le choix de la proximité. Elle compte aujourd'hui 1475 points d'accès et souhaite amplifier ce mouvement en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Toutefois, pour y parvenir, elle a besoin d'un soutien accru de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Dans le cadre des discussions autour de la future COG 2021-2025, elle souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur le besoin de consolider l'ancrage territorial de la MSA, garante de la qualité ainsi que l'efficacité de son action et souhaite savoir si des moyens adéquats seront déployés pour atteindre cet objectif.

Mutualité sociale agricole
Convention d'objectifs et de gestion 2021-2025

33383. – 27 octobre 2020. – **M. Xavier Batut** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La MSA est l'un des derniers services publics à les maintenir au plus près des populations concernées. Elle compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Il souhaite à cet égard connaître les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025 et savoir si cet impératif territorial sera bien pris en compte.

Mutualité sociale agricole
Convention d'objectifs et de gestion 2021-2025 CCMSA

33384. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Ange Magne** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'actuelle négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La MSA est l'un des derniers services publics à les maintenir au plus près des populations concernées. Elle compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Aussi, elle souhaite connaître les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025.

Mutualité sociale agricole

Négociation COG entre la caisse centrale de la MSA et l'État

33385. – 27 octobre 2020. – **Mme Frédérique Meunier** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** à propos de la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La MSA est l'un des derniers services publics à les maintenir au plus près des populations concernées. Elle compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Elle souhaite à cet égard connaître les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025 et savoir si cet impératif territorial sera bien pris en compte.

Mutualité sociale agricole

Objectifs et moyens à dispostion des 35 caisses de MSA pour la période 2021-2025

33386. – 27 octobre 2020. – **M. Arnaud Viala** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** à propos de la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La MSA est l'un des derniers services publics à les maintenir au plus près des populations concernées. Elle compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Il souhaite à cet égard connaître les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025 et savoir si cet impératif territorial était bien pris en compte.

Mutualité sociale agricole

Orientations du Gouvernement pour la future COG 2021-2025

33387. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la négociation de la convention d'objectifs et de gestion (COG) 2021-2025 entre la caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) et l'État. Les crises sociales et sanitaires des deux dernières années ont démontré l'importance de services de proximité sur l'ensemble des territoires ruraux. La Mutualité sociale agricole (MSA) est l'un des derniers services publics à les maintenir au plus près des populations concernées. Elle compte aujourd'hui 1 475 points d'accès et souhaite consolider et développer cette proximité en contribuant à couvrir 100 % des territoires ruraux par une offre d'accès à la protection sociale et aux services publics. Cette ambition nécessite un soutien renforcé de l'État pour permettre aux équipes de la MSA de maintenir leurs capacités d'action, aussi bien en tant qu'opérateur agricole de sécurité sociale qu'en matière d'accès aux services publics dans le monde rural. Elle l'interroge sur les orientations du Gouvernement pour la future COG 2021- 2025 et souhaite savoir si cet impératif territorial sera bien pris en compte.

Professions de santé

Soutien à l'installation et au maintien des vétérinaires en milieu rural

33415. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les intentions du Gouvernement pour encourager l'installation et le maintien des activités vétérinaires en milieu rural. La profession vétérinaire fait actuellement face à une triple évolution : le recul de la pratique rurale, l'attrait du salariat plutôt que l'exercice libéral et l'abaissement de l'âge moyen des vétérinaires qui quittent l'exercice de la médecine et de la chirurgie des animaux avant l'âge de la retraite. Ainsi, même si le nombre de vétérinaires est en constante augmentation pour atteindre plus de 19 000 vétérinaires, soit un nombre multiplié par cinq en soixante ans, seuls 6 411 vétérinaires déclarent une compétence pour les animaux de rente, en recul de 10 % en cinq ans voire de 17 % pour ceux qui déclarent un exercice exclusif auprès des animaux de la ferme. Cette dynamique négative est inquiétante pour l'agriculture française et la vitalité des territoires. En effet, la densité du

maillage territorial de vétérinaires exerçant dans les territoires ruraux est déterminante pour garantir un continuum santé animale et santé publique satisfaisant, pour contribuer à la performance économique et au maintien des élevages, au respect des exigences sanitaires, à la protection animale et à l'accès aux soins vétérinaires, composante première du bien-être animal. Dans ce contexte, il l'interroge sur les intentions du Gouvernement pour encourager l'installation et le maintien des activités vétérinaires en milieu rural.

ARMÉES

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

N° 28294 Philippe Gosselin.

Défense
INSMET pour les militaires du Pacifique

33301. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Christophe Lagarde** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les inégalités dont sont victimes les militaires, notamment d'origine calédonienne et polynésienne. En effet, une prime d'installation, dite « INSMET », est versée aux militaires originaires des collectivités ultramarines lorsque ceux-ci rejoignent la métropole en raison de leur engagement ou d'une mutation. Ces dispositions, allant dans le bon sens et devant être saluées, ne s'appliquent, malheureusement, pas aux militaires en provenance du Pacifique, et ce pour des questions de statut de ces territoires. Or cette inégalité de traitement fondée sur l'origine persiste depuis des années maintenant. Alors que le 1er janvier 2021 sera créée une nouvelle indemnité de mobilité géographique du militaire, il lui demande si elle compte profiter de sa mise en œuvre pour mettre fin à cette discrimination, qui dure depuis trop longtemps et qui n'est pas à la hauteur de l'engagement de ces soldats pour la patrie.

Défense
Plan de relance industrie de la défense

33302. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Christophe Lagarde** alerte **Mme la ministre des armées** sur l'absence de volet spécifique à la défense au sein du plan de relance. En effet, la crise qui a frappé la France a fragilisé sa base industrielle et technologique de défense, garante de l'autonomie stratégique de la France. Si le secteur de la défense bénéficie de certaines mesures du plan de relance (150 millions d'euros pour les recherches duales du CNES et CEA, réduction des impôts de production) et d'un plan de soutien à l'aéronautique (contenu dans l'enveloppe financière de la LPM), il n'en demeure pas moins que cela risque de ne pas être suffisant. À l'évidence, un plan de relance propre à l'industrie de défense aurait permis de parer le risque d'une fragilisation durable de l'industrie de défense française, qui compte près de 200 000 emplois non délocalisables et 4 000 entreprises de toutes les tailles. De même, cela aurait contribué à l'accélération de la modernisation et du renforcement des armées. Enfin, il lui précise que l'investissement dans le secteur de la défense constitue un des meilleurs investissements du point de vue économique, social et budgétaire pour l'État. Aussi, il la questionne sur cette occasion manquée et sur ses répercussions, notamment, s'agissant de l'autonomie stratégique de la France.

AUTONOMIE

Professions et activités sociales
Rémunération des aides à domicile

33424. – 27 octobre 2020. – **Mme Sophie Mette** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie**, sur la dégradation du travail des aides à domicile. Le travail des aides à domicile est un véritable sacerdoce, une mission faite avec amour mais pas sans sacrifice. Elles apportent une aide précieuse et un soutien important aux personnes âgées pour un salaire peu élevé et des frais importants (elles font souvent des centaines de kilomètres par semaine avec leur voiture personnelle pour aller d'un bénéficiaire à un autre). Ce travail est effectué sans aucune valorisation ni reconnaissance pour ce métier. Pendant la crise sanitaire, elles ont continué leur mission auprès des personnes âgées alors même que certaines ne recevaient

qu'un seul masque par semaine. Leurs conditions de travail sont difficiles : amplitude horaire de 8h à 20h, travail le samedi, le dimanche, peu de temps pour aller d'un bénéficiaire à un autre, un temps court pour effectuer une multitude de tâches. Parfois, leur travail glisse vers les missions d'une aide-soignante alors que les aides à domicile ne sont ni formées ni rémunérées pour cela. De surcroît, les emplois du temps de celles-ci sont rarement des temps complets, amenant de ce fait un salaire mensuel à moins de 1 000 euros par mois. Enfin, il existe de la pénibilité à ce travail : mal de dos, tendinites à répétition. Malgré tout cela, les aides à domicile aiment leur métier et se sentent utiles. Elle lui demande donc si une augmentation de la valeur du point, actuellement à 5,38 euros, pourrait être envisagée et si un travail sur la formation, le recrutement et l'image de ce métier de passion pourrait également être considéré avec une attention particulière.

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

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

N° 31069 Mme Christine Pires Beaune.

Départements
Compensation des dépenses des départements pour le versement du RSA

33303. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la question du financement du revenu de solidarité active (RSA). La loi n° 2003-1200 du 18 décembre 2003 de décentralisation prévoit que les départements assurent la charge financière du versement du revenu de solidarité active (RSA) aux allocataires, en contrepartie d'une aide de l'État. Cette loi fut votée dans le cadre du processus de décentralisation des compétences publique engagées à l'époque par le gouvernement Raffarin. La compensation mise en place par l'État est calculée en fonction des charges évaluées au « coût historique » c'est-à-dire au montant des dépenses au moment du transfert de compétence, ici au 1er janvier 2004. Depuis ce transfert de compétence, l'augmentation de l'écart entre la compensation de l'État et les dépenses des départements progresse chaque année. Il était de 500 millions d'euros en 2009 (5,7 milliards de coûts pour 5,2 milliards de dotation) contre 4,3 milliards d'euros en 2016 (10,7 milliards de coûts pour 6,4 milliards de dotation). Des chiffres qui s'expliquent par l'augmentation du nombre d'allocataires du RSA, passant de 410 000 à 800 000 entre 2009 et 2015, et par la revalorisation forfaitaire du RSA de 10 % entre 2013 et 2017. Sans compensation financière de l'État, les départements éprouvent les plus grandes difficultés à verser le revenu de solidarité active aux bénéficiaires. La crise économique et sociale qui fait suite à la crise sanitaire de la covid-19, a d'ores et déjà pour conséquence une augmentation du nombre de bénéficiaires du RSA en France de 9,2 % en août 2020 par rapport à la même période, en 2019. Elle souhaiterait donc connaitre les mesures envisagées par l'État pour compenser ces dépenses des départements et leur permettre d'exercer pleinement leur fonction en soutien aux personnes précaires.

Eau et assainissement
Mise en oeuvre de la compétence eau potable pour les intercommunalités

33305. – 27 octobre 2020. – **M. Dino Cinieri** appelle l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la mise en œuvre de la compétence eau potable pour les intercommunalités prévue par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe). Sur le terrain, en particulier dans le département de la Loire, de nombreux consommateurs et élus sont inquiets. Les principales entreprises, industrielles, agricoles, laitières, les établissements publics comme les Ehpad ou les centres hospitaliers craignent en effet une uniformisation des tarifs et une augmentation à venir du prix de l'eau pour certaines communes, qui reflète une part très importante des réalités territoriales différentes (densité de la population et longueur du réseau). L'augmentation tarifaire, pour les établissements situés sur les communes impactées, va forcément fragiliser les équilibres financiers et perturber les structures les plus fragiles. Les élus locaux souhaitent ardemment défendre ce tissu économique et social très diversifié et veulent proposer des solutions concrètes aux entrepreneurs, aux porteurs de projets et autres

établissements médico-sociaux. C'est pourquoi il lui demande si le Gouvernement compte garantir, en plus du tarif social qui ne prend en compte que les revenus du foyer, le maintien des tarifs différenciés en fonction des réalités du terrain et en fonction du type d'usagers, notamment pour les gros consommateurs d'eau.

Élus

Bureau municipal - remboursement aux élus des frais de garde ou d'assistance

33310. – 27 octobre 2020. – **Mme Claudia Rouaux** interroge **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la possibilité de rembourser aux élus des frais de garde d'enfants ou d'assistance (aux personnes âgées, handicapées ou ayant besoin d'une aide personnelle à domicile) en raison de leur participation aux réunions de bureau municipal qui ne figurent pas expressément dans la liste réglementaire. En effet, l'article L. 2123-18-2 du code général des collectivités territoriales prévoit que les membres du conseil municipal bénéficient d'un remboursement des frais pour certaines réunions mentionnées à l'article L. 2123-1, à savoir les séances plénières du conseil municipal, les réunions de commissions dont l'élu est membre et instituées par une délibération du conseil municipal et les réunions des assemblées délibérantes et des bureaux des organismes où l'élu a été désigné pour représenter la commune. Par ailleurs, la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique a prévu que l'État prenne en charge ces frais dans les communes de moins de 3 500 habitants. Le décret du 30 juillet 2020 en précise les modalités de prise en charge. Alors que des élus peuvent voir leur disponibilité limitée en raison de charges familiales et que les indemnités sont parfois faibles ou inexistantes dans les communes rurales, elle souhaite donc connaître la position du Gouvernement sur le remboursement aux élus des frais de garde ou d'assistance en raison de leur participation aux réunions de bureau municipal, ceci afin d'améliorer les conditions d'exercice de leur mandat.

Logement : aides et prêts

Logement : conséquences de la suppression de l'APL accession

33373. – 27 octobre 2020. – **M. Bertrand Sorre** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les conséquences de la suppression de l'ensemble de l'APL accession, envisagée dans le cadre du PLF 2020. Cette allocation permettait à des foyers modestes d'accéder à la propriété dans des secteurs où l'offre locative est souvent réduite. En outre, cette aide conditionnait l'éligibilité à d'autres aides, telle que la MVA (majoration pour la vie autonome) pour les personnes handicapées. Ces dernières ont le sentiment de subir la double peine, en perdant à la fois l'APL accession et l'allocation MVA. Dès 2018, afin de réduire les dépenses publiques, cette allocation avait été limitée à l'ancien dans les villes de moins de 50 000 habitants. Force est de constater que la suppression partielle de l'APL accession n'a pas permis d'engendrer globalement les économies espérées dans la mesure où les ménages modestes, ne parvenant pas à accéder à la propriété, sollicitent les APL locataires, coûteuses elles aussi. À l'heure où le Gouvernement poursuit la réflexion sur les dispositifs d'aide à l'accession à la propriété, il souhaiterait savoir ce qu'il compte mettre en place pour la prise en compte du besoin d'accompagnement des ménages modestes dans l'accession à la propriété.

COMPTES PUBLICS

Impôt sur le revenu

Imposition des personnels soignants retraités mobilisés contre le covid-19

33359. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Christophe Lagarde** 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 l'imposition des personnels hospitaliers partis en retraite et rappelés dans la lutte contre le coronavirus covid-19. En effet, un certain nombre d'entre eux ont été rappelés afin d'exercer leurs anciennes fonctions en renfort des équipes médicales, notamment au sein des hôpitaux de l'AP-HP. Or il apparaît que ce travail rémunéré risque d'engendrer une imposition sur la totalité des revenus de l'année en cours, entraînant de cette façon une hausse du taux d'imposition. Évidemment, un tel calcul serait injuste attendu que ces personnes, qui auraient pu rester tranquillement en retraite, ont mis leur vie en danger, ainsi que celle de leurs proches, pour soigner les malades du coronavirus covid-19. Aussi il l'interroge sur cette situation précise et, le cas échéant, lui demande s'il compte faire en sorte que, en reconnaissance de ce dévouement solidaire, la rémunération pour le travail accompli durant cette période ne fasse l'objet d'aucune imposition ou, *a minima*, qu'elle n'entraîne pas une hausse du taux d'imposition.

Impôts et taxes
Modulation des droits de mutation en fonction du quotient familial

33360. – 27 octobre 2020. – **Mme Yaël Braun-Pivet** 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 l'opportunité de moduler les droits de mutation à titre onéreux selon le quotient familial. La hausse des prix de l'immobilier pousse malheureusement nombre de familles à s'éloigner des centres-villes des grandes agglomérations. Ce phénomène est renforcé alors que pour un bien donné, le dossier d'une personne seule ou un couple sans enfant apparaît plus compétitif pour le vendeur qu'une famille. D'une part, ces familles ont davantage de difficultés à épargner pour se constituer un apport ; d'autre part le « reste à vivre » de ces ménages avec enfants, sur lequel se base les organismes de crédit, est souvent inférieur à d'autres type d'acheteurs. De nombreux mécanismes ont été mis en place afin de faciliter leur accession à la propriété mais ils ne permettent qu'imparfaitement de remédier à cette situation. Les conséquences de l'éloignement des centres-villes sont protéiformes : pour les familles avec notamment l'augmentation des frais fixes que constituent les coûts des transports, ceux de la garde des enfants, le coût des études pour les étudiants dont les familles résident loin des grandes agglomérations ; mais également pour les hyper-centres de ces villes qui se vident d'une composante indispensable du tissu social. Une manière de tempérer ce phénomène pourrait consister à agir sur les droits de mutation, qui comprennent les droits d'enregistrement et la taxe de publicité foncière, acquittés lors de l'acquisition d'un bien immobilier. Cela suppose de penser ce type de mesure de manière à éviter toute spéculation mais l'avantage qui en résulterait pour les familles serait de nature à leur permettre de faire valoir leur dossier comparativement à ceux d'autres investisseurs. La question porte ainsi sur l'opportunité d'opérer pour les familles une réduction des droits de mutation à titre onéreux, en fonction du quotient familial. Elle souhaite connaître sa position sur ce sujet.

CULTURE

Audiovisuel et communication
Place de l'occitan dans les médias publics

33284. – 27 octobre 2020. – **Mme Jacqueline Dubois** attire l'attention de **Mme la ministre de la culture** sur la place des programmes en occitan dans les médias publics régionaux et nationaux. Alors que la transmission de l'occitan est en péril, les chaînes de télévision du service public offrent peu de programmes en langue régionale, particulièrement en occitan. Il n'existe qu'un court programme d'information en occitan sur le canal régional de France 3. La production régionale de programmes est limitée, aucun média public ne retransmet d'évènements sportifs et les émissions culturelles nationales sur les langues locales sont rares. Or une part de la population semble désireuse de voir se développer l'occitan à l'écran. Le renforcement de l'offre de proximité de France Télévisions et Radio France est l'un des axes centraux de la réforme de l'audiovisuel public. Aussi, elle lui demande quelles sont les pistes du ministère pour une meilleure prise en compte de l'occitan dans les médias publics.

Patrimoine culturel
Situation préoccupante du musée de la préhistoire de Tautavel

33393. – 27 octobre 2020. – **Mme Catherine Pujol** attire l'attention de **Mme la ministre de la culture** sur la situation préoccupante du musée de la préhistoire de Tautavel, dans les Pyrénées-Orientales. Ce musée, qui se situe sur le site de la Caune de l'Arago, permet de se plonger dans la vie quotidienne de celui qui fut surnommé « l'homme de Tautavel » sur plus de 1 500 mètres carrés de galeries d'exposition de pièces rares et des reconstitutions de scènes de vie. C'est un formidable outil au service de la vulgarisation des sciences de l'archéologie. La Caune de l'Arago est un chantier de fouilles qui réunit des équipes de fouilleurs et de chercheurs européens qui déblaient patiemment les couches stratigraphiques. Malheureusement, la grotte ne respectant plus les normes de sécurité élémentaires, les fouilles ne peuvent plus avoir lieu sur le site. Cet abandon des fouilles met en péril l'avenir du musée de la préhistoire de Tautavel mais déséquilibre également l'économie de tout un territoire. En effet, les chercheurs internationaux et les touristes qui se rendaient sur les lieux représentaient une manne financière indispensable pour la commune de Tautavel et ses environs. Le coût des travaux nécessaires a été estimé à 30 000 euros, somme qu'il est très difficile d'assumer pour une commune de 900 habitants. Elle lui demande de bien vouloir étudier toutes les mesures envisageables pour lever des fonds nécessaires à la réouverture de la grotte de Tautavel et à la redynamisation du musée de la préhistoire.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

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

N°s 11060 Jean-Pierre Pont ; 12401 Christophe Jerretie ; 18228 Guillaume Garot ; 22248 Christophe Jerretie ; 25067 Christophe Jerretie ; 25753 Mme Aurore Bergé ; 27805 Pierre Cabaré ; 27906 Christophe Naegelen ; 28326 Mme Valérie Beauvais ; 28883 Pierre Cabaré ; 29636 Pierre Cabaré ; 31282 Mme George Pau-Langevin.

Assurance complémentaire

Blocage de demandes de transferts vers le PER nouveau par certains assureurs

33282. – 27 octobre 2020. – **M. Philippe Latombe** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'application faite par certains assureurs de la loi Pacte. Cette dernière représente une amélioration sensible et incontestable de l'épargne retraite. Avec le nouveau dispositif PER, les sommes issues des versements volontaires en épargne retraite et celles issues de l'épargne salariale peuvent sortir en rente ou en capital. Les rachats exceptionnels en épargne retraite sont toujours autorisés. Un nouveau cas s'ajoute même, celui de l'achat de la résidence principale. Le nouveau PER constitue donc un produit retraite beaucoup plus souple que ses prédécesseurs PERP, Madelin et autres articles 83. Il semble cependant que les épargnants soient confrontés à une difficulté pratique. En effet, la souscription des anciens produits a été autorisée jusqu'au 30 septembre 2020, ce qui pouvait s'avérer intéressant stratégiquement puisqu'autorisant le transfert d'un article 83 vers un PERP, puis vers un PER nouveau afin de permettre une sortie en capital. Or certains assureurs ont délibérément bloqué les demandes afin que la date du 30 septembre 2020 soit passée et que les transferts ne puissent plus être faits, pénalisant ainsi les épargnants. Le texte a laissé trop de latitude aux assureurs en ne les obligeant pas à agir. Il lui demande si ces pratiques sont remontées jusqu'à lui et quelles mesures correctives à l'égard des assureurs peuvent être envisagées.

Baux

Taxe foncière des commerçants

33289. – 27 octobre 2020. – **M. Stéphane Buchou** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le confinement du printemps 2020, imposé par la pandémie de la covid-19, qui a donné un coup de frein brutal à la nouvelle dynamique économique que les réformes engagées depuis 2017 avaient suscitées. Des aides financières sans précédent ont été mises en œuvre pour accompagner les chefs d'entreprise et les salariés. Le Gouvernement a élaboré un ambitieux plan de relance, 100 milliards d'euros (équivalents à 4 % du PIB), avec pour objectif d'accélérer la transition écologique, d'améliorer la compétitivité des entreprises, de renforcer la cohésion sociale et territoriale et, au-delà, de stimuler la confiance des acteurs économiques. Mais les craintes liées à l'avenir ont poussé les Français à l'épargne, qui atteint un niveau record. Ainsi, la trésorerie des entreprises n'a jamais été aussi fragile, entreprises dans lesquelles on compte une myriade de commerçants, lesquels composent le tissu vivant de des villes et villages. Or, dans les baux commerciaux, le propriétaire peut insérer une clause lui permettant de mettre la taxe foncière à la charge de son locataire, façon pour les bailleurs de faire ainsi de substantielles économies d'impôt. Il lui demande, au moment où le Gouvernement vient en aide aux entreprises sous de multiples formes, s'il n'est pas temps de mettre fin à cette anomalie afin que la taxe foncière qui incombe au propriétaire soit payée par le propriétaire.

Collectivités territoriales

FCTVA pour les dépenses de cloud des collectivités

33293. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Christophe Lagarde** alerte **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la transformation numérique des collectivités territoriales. En effet, l'article 69 du troisième projet de loi de finances rectificatives pour 2020 a rendu éligibles au FCTVA les dépenses de cloud engagées par les collectivités, et ce à compter du 1er janvier 2021. S'il salue cette nouvelle éligibilité qu'il appelait de ses vœux depuis plusieurs années, il n'en demeure pas moins que ses modalités d'application définies par décret doivent inciter les collectivités à délaisser leurs centres de données au profit du cloud et non contribuer à l'enrichissement des Gafam. C'est pourquoi il l'alerte sur la nécessité de limiter le périmètre de cette éligibilité à la seule composante IaaS du cloud. L'élargir aux deux autres composantes, surtout au SaaS, contribuerait à l'enrichissement des Gafam

avec l'impôt des Français, sans pour autant diminuer la construction et l'entretien de centres de données, à la fois onéreux et consommateur d'énergie. Il ne faudrait donc pas qu'une grande partie du fonds du FCTVA soit consommée par les abonnements proposés par Google, Salesforces ou encore Microsoft. Pour l'ensemble de ces raisons, il le questionne sur cette situation précise. En outre, il lui demande de lui indiquer toutes les mesures qu'il jugera opportunes pour que cette éligibilité ne soit limitée qu'à la seule composante IaaS du cloud, afin d'inciter les collectivités à réellement se tourner vers l'hébergement de leurs serveurs et de leurs données en ligne.

Commerce et artisanat
Ateliers d'art de France

33294. – 27 octobre 2020. – **Mme Christine Pires Beaune** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation difficile des entreprises des artisans d'arts. Ces ateliers et usines défendent et valorisent des productions locales. Leur modèle économique unique fait que leur chiffre d'affaires dépend pour une très grande part des salons professionnels liés à celui de l'événementiel. Or leur activité principale n'est pas catégorisée comme liée au tourisme ou dépendante de ce dernier. Pour la plupart d'entre elles, elles ne disposent pas de code NAF propres. Dès lors, bien que leur activité continue d'être durement impactée par l'absence de reprise en raison de la reprise de l'épidémie de la covid-19, elles ne peuvent bénéficier d'aides qui sont pourtant essentielles à leur survie. Ces établissements de savoir-faire, qui concourent à l'attractivité des territoires, sont aujourd'hui menacés. Aussi, elle souhaite savoir si le Gouvernement entend prendre des mesures pour aider ces entreprises et s'il entend favoriser la création d'une branche professionnelle spécifique.

Commerce et artisanat
Exonération de taxe foncière en QPV

33295. – 27 octobre 2020. – **M. Olivier Damaisin** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'exonération de taxe foncière en QPV. En effet, la situation est particulièrement sensible au niveau des commerces de centre-ville des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville. Les propriétaires des locaux commerciaux en QPV bénéficient depuis 5 ans d'exonération de taxe foncière sur la propriété bâtie. Ce dispositif cofinancé par l'État et les communes a permis de pérenniser une activité commerciale au sein de ces secteurs particulièrement fragiles tant sur le plan économique que social. La crise sanitaire actuelle n'arrange rien et ces commerçants subissent le retour brutal d'une fiscalité lourde en période de récession économique (-9 % en moyenne dans les petites ou villes moyennes, rurales). Pour nombre d'entre eux, cette exonération constitue une véritable déterminante pour l'équilibre financier de leur entreprise. Pire, pour la plupart d'entre elles, la fin de l'exonération de TFPB entraînerait une charge financière insupportable (de 2 000 euros à 6 000 euros en moyenne) qui les conduirait assurément à devoir mettre fin à leur activité. Aussi, il lui demande que la loi de finances pour 2021 prenne en compte la situation critiques des QPV en intégrant un dispositif rectificatif ou compensatoire qui permettrait de proroger ces exonération fiscales.

Emploi et activité
Aides covid-19 pour les loueurs d'ERP type P L et CTS

33312. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Louis Thiériot** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les aides prévues pour les loueurs de salles destinées aux évènements festifs tels que les mariages, séminaires professionnels, soirées étudiantes, ainsi que pour leurs fournisseurs et sous-traitants (traiteurs, entreprises de sonorisation et d'éclairage et autres personnels dédiés à l'événement). Les mesures de couvre-feu dans certaines zones du territoire ainsi que l'interdiction d'ouverture des établissements recevant du public de type P (salles de danse) et l'interdiction pour les établissements de type L et CTS d'organisation de tout évènement festif ou pendant lesquels le port du masque ne peut être assuré de manière continue instituées par le décret n° 2020-1262 du 16 octobre 2020 contraignent les loueurs de salle à un arrêt brutal de leur activité et les exposent à un effondrement de leur chiffre d'affaires. M. le député attire l'attention de M. le ministre sur la situation souvent précaire de ces entreprises lourdement grevées par des emprunts immobiliers. La situation étant visiblement appelée à durer, il l'interroge sur les aides prévues par le Gouvernement pour éviter la faillite des loueurs d'établissement de type P, L et CTS et les faillites en cascade de leurs fournisseurs et sous-traitants. Il lui demande en particulier s'il compte mettre en place un système de report sans frais des remboursements d'emprunt immobilier pour les loueurs de salles contraints de cesser leur activité en raison des mesures prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire.

Emploi et activité
Mesures économiques - Evènementiel

33313. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Beauvais** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation économique des professionnels du spectacle et de l'évènementiel, lourdement impactés par la crise sanitaire. L'Union des professionnels solidaires de l'évènementiel qui fédère 55 000 petits et moyens entrepreneurs de l'évènementiel (autoentrepreneurs, TPE et PME) est légitimement inquiète du sort de ces adhérents et demande notamment la mise en œuvre des mesures suivantes : le prolongement du fonds de solidarité pour tous les prestataires évènementiels ; une prise en considération des charges réelles des entreprises ; un doublement du seuil du bénéfice pour l'accès au fonds de solidarité ; un effet rétroactif de ces aides pour les entreprises qui n'ont pas eu droit au fonds de solidarité et qui ont pourtant des pertes de plus de 50 % de chiffres d'affaires ; le maintien de l'exonération des charges patronales au moins jusqu'au 31 décembre 2020 ; le maintien du chômage partiel et son prolongement jusqu'à la reprise réelle du secteur ; le report de remboursement des prêts bancaires. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour soutenir les professionnels du spectacle et de l'évènementiel.

Emploi et activité
Nombre de nouveaux emplois attendus à la suite du plan de Relance

33314. – 27 octobre 2020. – **Mme Constance Le Grip** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le nombre de nouveaux emplois attendus suite à la mise en œuvre du plan de relance. En effet, le Premier ministre a déclaré que « le plan de relance, en 2021, créera 160 000 emplois ». Cette estimation est, pour le moins, très faible au regard des 100 milliards d'euros investis dans le plan « France relance » car, si ce nombre était confirmé, chaque emploi créé aurait un coût exorbitant pour les finances publiques. Elle lui demande donc de bien vouloir d'une part lui donner des précisions quant à ce chiffre et d'autre part lui indiquer si des projections en matière de créations d'emplois ont été réalisées dans l'hypothèse où les 100 milliards d'euros auraient été exclusivement mobilisés sous forme de réductions de charges sociales, d'impôts et de taxes.

Emploi et activité
Nombre de nouveaux emplois attendus suite à la mise en oeuvre du plan de relance

33315. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Vatin** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le nombre de nouveaux emplois attendus suite à la mise en œuvre du plan de relance. En effet, le Premier Ministre a déclaré que « le plan de relance, en 2021, créera 160 000 emplois ». Cette estimation est, pour le moins, très faible au regard des 100 milliards d'euros investis dans le plan « France relance » car, si ce nombre était confirmé, chaque emploi créé aurait un coût exorbitant pour les finances publiques. Il lui demande donc de bien vouloir d'une part lui donner des précisions quant à ce chiffre et d'autre part lui indiquer si des projections en matière de créations d'emplois ont été réalisées dans l'hypothèse où les 100 milliards d'euros auraient été exclusivement mobilisés sous forme de réductions de charges sociales, d'impôts et de taxes.

Emploi et activité
Plan de relance et création d'emplois.

33316. – 27 octobre 2020. – **Mme Jacqueline Maquet** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le nombre de nouveaux emplois attendus suite à la mise en œuvre du plan de relance. En effet, le Premier ministre a déclaré que « le plan de relance, en 2021, créera 160 000 emplois ». Cette estimation est très faible au regard des 100 milliards d'euros investis dans le plan « France relance » car, si ce nombre était confirmé, chaque emploi créé aurait un coût exorbitant pour les finances publiques. Elle demande donc des précisions quant à ce chiffre. De plus, elle demande de lui indiquer si des projections en matière de créations d'emplois ont été réalisées dans l'hypothèse où les 100 milliards d'euros auraient été exclusivement mobilisés sous forme de réductions de charges sociales, d'impôts et de taxes.

Entreprises
Conditions d'accès au fonds de solidarité pour les entreprises bénéficiaires

33333. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la détresse exprimée par les entreprises de l'hôtellerie et de la restauration, plus

particulièrement dans le département de l'Aube qui vient d'être soumis au couvre-feu de 21 heures à 6 heures du fait du rebond de l'épidémie de covid-19. En effet, si le fonds de solidarité institué par l'ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 permet le versement d'une aide financière aux TPE du secteur de l'hôtellerie restauration particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation du covid-19 et par les mesures prises pour en limiter la propagation, l'entreprise qui exerce son activité principale dans un secteur mentionné à l'annexe 1 du décret du 30 mars 2020 doit avoir fait l'objet d'une interdiction d'accueil du public intervenue au cours de la période mensuelle considérée ou avoir subi une perte de CA d'au moins 50 % sur cette période (article 3-8 nouveau du décret). Les conditions d'obtention de l'aide s'apprécient donc mensuellement. Or, si au titre du mois de mars 2020 au cours duquel les hôtels et les restaurants ont été partiellement ouverts avant le confinement, et des mois d'été où l'activité a repris avec les vacances, un certain nombre d'entreprises ont pu passer sous la barre des 50 % de perte de CA et du fait n'ont pas bénéficié du fonds de solidarité, il n'en demeure pas moins que, sur la période de mars à septembre 2020, nombre d'entre elles ont en moyenne accusé une perte supérieure à 50 % de leur CA. C'est pourquoi, compte tenu des nouvelles restrictions en vigueur, et pour sauver le maximum d'entreprises de l'hôtellerie et de la restauration, qui sont les vecteurs de la dynamique des territoires, elle lui demande s'il compte faire évoluer les conditions d'accès au volet 1 du fonds de solidarité en supprimant la référence à une période mensuelle et en retenant une moyenne des pertes sur la période de mars à septembre 2020.

Hôtellerie et restauration

Indemnisation des dirigeants d'entreprises de l'hôtellerie et de la restauration

33357. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les attentes des dirigeants des entreprises de l'hôtellerie et de la restauration, très affectées par les conséquences de la crise du covid-19. En effet, si, sous certaines conditions, leurs entreprises peuvent bénéficier du fonds de solidarité mis en œuvre par le Gouvernement en espérant survivre jusqu'à l'amélioration de la situation économique, en tant qu'indépendants, ils ne peuvent pas bénéficier du dispositif de compensation de l'activité partielle pour eux-mêmes. Or, depuis mars 2020, ils ont les plus grandes difficultés à faire vivre leurs familles, faute de rémunération. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quels dispositifs il entend mettre en œuvre pour répondre à cette problématique bien réelle et douloureuse.

Hôtellerie et restauration

Soutien au secteur de l'hôtellerie-restauration lourdement impacté par la covid

33358. – 27 octobre 2020. – **M. Bernard Deflesselles** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation préoccupante des entreprises du secteur de l'hôtellerie-restauration au regard de la pandémie du covid-19. Alors que la saison estivale a permis de maintenir à flot l'activité des hôtels, des bars et des restaurants, la rentrée de septembre 2020, suivie des mesures gouvernementales portant sur la fermeture des bars et restaurants situés en zone d'alerte maximale, a été marquée par un coup d'arrêt à une reprise d'activité déjà très précaire. Les pertes en termes de chiffres d'affaires ainsi que les déficits cumulés mettent en péril la survie de nombreuses TPE et PME du secteur. Le couvre-feu récemment imposé dans certaines métropoles françaises risque d'entraîner l'augmentation exponentielle du nombre de cessations de ces activités. Bien que des mesures aient été prévues par le Gouvernement pour soutenir l'hôtellerie-restauration de nouveau mise en difficulté par l'instauration du couvre-feu, des dispositifs complémentaires seraient bénéfiques. Des députés Les Républicains avaient proposé de réduire la TVA sur la restauration de 10 % à 5,5 %, proposition qui a été rejetée par l'Assemblée nationale. Or, dans un contexte de crise dont la durée se pérennise ainsi que face aux nouvelles mesures gouvernementales, une telle aide devient indispensable. Il souhaite ainsi connaître la position du Gouvernement sur une baisse de la TVA sur la restauration.

Impôts locaux

Taxe d'habitation et hébergement à titre gratuit

33361. – 27 octobre 2020. – **Mme Christine Hennion** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le calcul de la taxe d'habitation lorsqu'une personne est hébergée à titre gratuit. Héberger une personne à titre gratuit peut augmenter le montant de la taxe d'habitation si l'on bénéficie d'un plafonnement ou d'abattements de la taxe. Toutefois, l'hébergement à titre gratuit s'inscrit généralement dans une logique de solidarité à caractère temporaire. Cette situation d'hébergement gracieux et provisoire concerne majoritairement

des personnes qui ne bénéficient pas de revenus suffisants pour accéder à un logement propre ou sont en situation de forte instabilité. Ces avantages sont en effet accordés compte tenu des revenus de l'ensemble des occupants du logement, y compris ceux de la personne hébergée et, le cas échéant, la prise en compte de ses revenus peut faire perdre le bénéfice de ces avantages en dépit du caractère provisoire de la situation. Elle lui demande quels moyens peuvent être déployés par le Gouvernement pour pallier cette méthode de calcul qui entrave la solidarité.

Réfugiés et apatrides

Inquiétudes des buralistes par rapport à Up Cohésia

33428. – 27 octobre 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les inquiétudes des buralistes, qui reçoivent depuis le début du mois de juin 2020 des factures de gestionnaires des cartes bancaires offertes en France aux demandeurs d'asile. Plusieurs buralistes de sa circonscription l'ont ainsi alertée sur le fait que la société Up Cohésia, missionnée par l'Office français de l'immigration et de l'intégration (OFII), leur réclame des commissions de 3 % par transaction (soit dix fois plus que les commissions sur les cartes bancaires, qui sont de l'ordre de 0,25 à 0,35 % sur les transactions). Aucun buraliste n'a signé de contrat avec la société Up Cohésia et ils ne souhaitent donc pas payer ces commissions imposées. Outre cette situation profondément injuste, de nombreux buralistes expliquent que ces cartes prépayées par l'État (et donc par l'impôt des Français) sont très souvent détournées de leur objet, puisqu'elles permettent également aux personnes détentrices de les utiliser pour faire des paris sportifs ou acheter des jeux à gratter. Face à cette situation, de nombreux buralistes ont décidé de refuser ces cartes comme moyen de paiement. Aussi, elle souhaite connaître son analyse sur cette situation incompréhensible.

Retraites : généralités

Extension du déblocage des produits d'épargne retraite pour les indépendants

33431. – 27 octobre 2020. – **Mme Laurianne Rossi** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les conditions de déblocage des fonds placés sur les produits d'épargne retraite, notamment par les travailleurs indépendants qui en ont constitué une au titre des plans d'épargne retraite populaire (PERP). L'article 12 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 prévoit la possibilité de débloquer des fonds placés sur un plan d'épargne retraite individuel (PERIN) ainsi que sur un contrat Madelin, dans une limite de 8 000 euros. Or de nombreux travailleurs indépendants n'ont pas souscrit de contrat Madelin ou de plan d'épargne retraite individuel (PERIN), mais disposent d'une épargne retraite constituée au titre d'un PERP qu'ils ne sont toujours pas autorisés à débloquer. En effet, bien que la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises ait permis la portabilité vers un plan d'épargne retraite, le dispositif de déblocage de l'épargne retraite prévu par l'article 12 de la n° 2020-935 du 30 juillet 2020 ne s'applique qu'aux contrats souscrits par l'assuré ou par le titulaire avant le 10 juin 2020. Par conséquent, les personnes qui n'ont pas souscrit ou adhéré à un plan d'épargne retraite individuel (PERIN) avant cette date, très récente, ne peuvent pas transférer les fonds constitués au titre de leur contrat PERP pour bénéficier de ce déblocage, qui viendrait pourtant redonner aux travailleurs indépendants des marges de manœuvre financières particulièrement nécessaires en cette période de crise. Elle souhaiterait donc connaître les dispositifs et mesures envisagés pour permettre à davantage de travailleurs indépendants de pouvoir pallier ces difficultés.

Tourisme et loisirs

Entreprises organisatrices de voyages

33455. – 27 octobre 2020. – **Mme Bérengère Poletti** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les entreprises organisatrices de voyages face à la crise sanitaire. Depuis la mi-mars 2020, de nombreux voyages prévus pour la période des vacances scolaires de Pâques, du printemps et de l'été ont dû être brusquement annulés, alors même que les factures fournisseurs (compagnies aériennes, hôteliers, guides…) avaient déjà été payées. Ces entreprises ont donc dû s'organiser rapidement afin de dédommager leur clientèle, en se référant tout d'abord à l'ordonnance du 25 mars 2020, qui permet aux professionnels du tourisme de proposer à leurs clients jusqu'au 15 septembre 2020 des avoirs valables sur 18 mois au lieu de rembourser leur clientèle. Cependant, l'ordonnance ne vise pas les relations entre tour-opérateurs et agences de voyages (B to B) mais uniquement les relations entre les agences de voyages et leur clientèle (B to C). En d'autres termes, les versements effectués par les agences à leurs fournisseurs et aux tour-opérateurs pour le compte de leur client de sont pas visés. Or la trésorerie de ces entreprises ne pourrait pas, compte tenu du contexte actuel, supporter

aujourd'hui un remboursement avancé de leur clientèle, sans avoir obtenu au préalable celui de leurs fournisseurs. En clair, si l'activité des acteurs du tourisme a été quasiment forcée à l'arrêt, voire à l'arrêt total depuis le 17 mars 2020, ce n'est pas le cas de leurs charges d'exploitation, qui elles, doivent continuer à être payées en temps et en heure. Pour ces raisons, il est urgent d'accompagner ces entreprises organisatrices de voyages et leur permettre de surmonter la crise économique qui frappe de plein fouet le secteur touristique. Tout d'abord, un complément à l'ordonnance du 25 mars 2020 doit pouvoir être apporté pour permettre aux fournisseurs et tour-opérateurs (organisateurs de voyages) de restituer aux agences de voyages leurs sommes, qui leur ont été versées par celles-ci, dans les mêmes conditions que celles prévues pour le remboursement des sommes reçues par les agences à leurs clients. Ce cas de figure probable devrait aussi tenir compte de l'éventualité de nouvelles ouvertures de redressement de ces tour-opérateurs, qui ne permettent actuellement pas aux agences de récupérer les fonds versés. Ensuite, les commissions et les marges annulées depuis le 17 mars 2020 doivent également pouvoir être prises en charge par l'État, à l'instar de l'Allemagne, pour permettre aux entreprises organisatrices de voyages de conserver leurs liquidités. Le Gouvernement doit donc pouvoir restituer les commissions perdues aux petites entreprises. Si aucun de ces verrous n'est levé, ces entreprises pourraient déposer bilan. Leur situation est critique, à l'heure où le secteur touristique est dévasté par le contexte sanitaire. Elle souhaiterait donc savoir ce qu'il propose pour que les entreprises organisatrices de voyages puissent faire face à la crise économique qui les attend.

Tourisme et loisirs

Situation désastreuse des discothèques

33459. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Félix Acquaviva** alerte **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur les conséquences de la crise sanitaire du covid-19 pour les discothèques. En effet, ces dernières sont fermées depuis le 15 mars 2020. Ce secteur d'activité représente environ 32 000 emplois dans 1 500 établissements et plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires. Compte tenu du fait que la distanciation est particulièrement difficile à mettre en œuvre, ces établissements sont contraints de rester fermés et sont aujourd'hui en péril. Ainsi, ils s'interrogent légitimement sur leur avenir tant les difficultés économiques de mois en mois se font de plus en plus fortes. C'est pourquoi il est nécessaire qu'une concertation ait lieu entre le Gouvernement et la profession afin de réfléchir à d'éventuelles pistes de protocoles sanitaires stricts qui pourraient être mises en œuvre, leur permettant de maintenir une activité en toute sécurité. En cas d'impossibilité en raison de la situation sanitaire, il lui demande de bien vouloir mettre en œuvre des mesures de sauvegarde d'ampleur visant à combler les pertes d'exploitations sèches afin d'éviter la disparition pure et simple des structures existantes à court terme.

Tourisme et loisirs

Situation difficile des agences de voyages

33460. – 27 octobre 2020. – **M. Stéphane Testé** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation très difficile des agences de voyages, en raison de la crise sanitaire du covid-19. Le secteur du tourisme est parmi les secteurs les plus impactés par la pandémie de coronavirus si bien que le chiffre d'affaires des agences de voyages sa baissé de 300 % par rapport à l'année 2019. Les réservations sont aujourd'hui très faibles dans la mesure où les clients ont bien du mal à se projeter sur de nouveaux voyages en raison de la reprise de la pandémie partout dans le monde. Les agences de voyages, qui doivent faire face à cette crise sanitaire depuis de nombreux mois, se retrouvent aujourd'hui en très grande difficulté. Par conséquent, il souhaiterait connaitre les mesures envisagées par le Gouvernement pour permettre aux agences de voyages de limiter la casse.

Tourisme et loisirs

Situation économique des entreprises de loisirs « indoor »

33461. – 27 octobre 2020. – **M. Guillaume Chiche** alerte **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation dramatique des entreprises de loisirs *indoor*. Ce secteur d'activité connaissait jusqu'à lors un grand succès et était en pleine expansion sur l'ensemble du territoire national. En effet, les chiffres de l'année 2019 sont sans appel, à savoir 5 000 entreprises, 30 000 salariés pour près de 30 millions de clients adultes et enfants, ce qui représente près de 43 % de la population française. Derrière ses chiffres se trouvent principalement des TPE et des PME qui ont été créées dans une large majorité par des personnes qui ont investi l'ensemble de leurs économies personnelles et qui se sont, par conséquent, lourdement endettées. Or ces entreprises ont été lourdement impactées par la crise sanitaire actuelle. En effet, elles ont subi le confinement et les fermetures administratives. Par conséquent, ces entreprises ont dû à la fois subir une perte de chiffre d'affaires conséquente et

dans le même temps continuer à verser leur loyer à leur bailleur. De plus, la crise sanitaire connaît un nouveau tournant, ce qui risque d'impacter une nouvelle fois lourdement ce secteur d'activité et donc se solder par des licenciements massifs. Or il semble aujourd'hui essentiel de préserver ce secteur qui permet à de nombreuses familles de se divertir de façon accessible et qui contribue largement à l'équilibre, au bonheur et au développement des enfants. Aussi, il lui demande s'il serait possible de créer un fonds de compensation spécifique, sur le même modèle que celui qui fut créé en faveur des discothèques.

Transports

Soutien au secteur ferroviaire et transports en commun - transition écologique

33463. – 27 octobre 2020. – **M. Cédric Villani** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur le soutien aux transports en commun et au secteur ferroviaire. Le rapport annuel du Haut Conseil pour le climat a été publié en juillet 2020 : « si une seule recommandation devait être conservée de ce rapport, elle serait de bannir tout soutien aux secteurs carbonés du plan de reprise et de l'orienter le plus possible sur des mesures efficaces pour la baisse des émissions de gaz à effets de serre ». Or, à ce jour, plusieurs milliards d'euros ont été promis aux secteurs automobiles et aéronautiques (déjà aidés *via* l'exonération de taxe sur le kérosène par exemple), aucun pour le transport ferroviaire, pourtant indispensable à la transition vers une économie moins polluante. Trop de citoyens dans le pays ne peuvent s'en sortir au quotidien sans une voiture, trop de camions de marchandises sur les routes polluent l'air que l'on respire. Dans la circonscription de M. le député, la ville des Ulis par exemple, qui abrite 25 000 habitants, avec un chômage de 15 % avant la crise actuelle, est l'une des plus enclavées d'un territoire pourtant parmi les plus dynamiques du pays : pas de transports collectifs pour relier rapidement la ville à une gare RER et un RER B en sous-investissement depuis des années. Il souhaite savoir comment il envisage les modes de transport, ceux des gens et des marchandises, dans la France de demain.

ÉDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

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

N°s 17670 Jean-Claude Leclabart ; 27109 Marc Delatte ; 28348 Pierre Cabaré ; 29840 Marc Delatte.

Égalité des sexes et parité

Stéréotypes de genre véhiculés par la littérature d'enfance et de jeunesse

33307. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur les stéréotypes de genre véhiculés par la littérature d'enfance et de jeunesse. L'éducation est un vecteur de construction des valeurs, particulièrement au cours de la petite enfance, qui est une période cruciale dans l'apprentissage et la construction de la représentation du monde. Les enfants en bas âge utilisent particulièrement la littérature d'enfance et de jeunesse pour apprendre à lire, tant à l'école qu'à la maison. Malgré une évolution positive ces dernières années en matière d'égalité, rendue possible par des travaux de recherche et par la mobilisation des acteurs associatifs, les livres utilisés à l'école, manuels et programmes scolaires, restent fortement prisonniers des stéréotypes de genre. La littérature d'enfance et de jeunesse, à travers le prisme du genre, véhicule de nombreux préjugés sexistes et inégalitaires. Les femmes et les hommes sont souvent représentés comme ayant naturellement ou *a priori* des caractéristiques distinctes, ce qui les conduirait à occuper des rôles sociaux et professionnels très différents et inégalitaires. Par exemple, les filles y sont majoritairement passives, douces et fragiles, et les garçons courageux, forts et compétitifs. Les métiers présentés aux enfants sont souvent stéréotypés et ne reflètent pas la réalité du marché du travail puisque les professions occupées, les responsabilités exercées et les secteurs investis par les unes et les autres y sont encore clivés. Les filles sont le plus souvent infirmières, maîtresses d'école ou femmes au foyer tandis que les garçons ont des rôles sociaux plus variés : astronautes, pilotes, gendarmes, etc. De même, les figures féminines sont moins nombreuses dans ces livres que les figures masculines. Cette représentation construit ainsi une image de la société souvent plus caricaturale que la réalité. Dans ce contexte, la littérature d'enfance et de jeunesse ne semble pas remplir pleinement ses objectifs. Alors que l'ensemble de la communauté éducative - enseignants, personnels administratifs, éditeurs, familles - doit contribuer davantage à l'égalité entre les filles et les garçons et se mobiliser au service de la transmission d'une égalité des chances, il est indispensable qu'elle puisse s'appuyer sur des formations et des outils efficaces. Or la

littérature pourrait justement être cet outil de lutte contre les stéréotypes. La littérature jeunesse permet en effet le développement de la subjectivité, de l'imaginaire et peut être un excellent support d'identification et de découverte. Il l'interroge donc sur les actions que compte mettre en œuvre le Gouvernement pour lutter contre les stéréotypes de genre véhiculés par la littérature d'enfance et de jeunesse et pour favoriser l'égalité filles-garçons dans les espaces publics.

Enseignement
Minute de silence dans les écoles en hommage à Samuel Paty

33321. – 27 octobre 2020. – **M. Bernard Perrut** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur le retour à l'école des élèves après l'assassinat du professeur Samuel Paty. On se souvient qu'au lendemain des dramatiques attentats de janvier 2015, une minute de silence avait été organisée à la demande du ministère dans toutes les écoles en signe d'hommage aux victimes, de témoignage de la solidarité de la Nation et de son rejet de la barbarie, mais qu'un certain nombre d'incidents, voire de contestations, avaient eu lieu dans toutes les académies, allant du simple murmure ou du chahut à un refus assumé de s'associer à ce temps de recueillement. Certains élèves n'ont pas voulu participer à ce moment dont ils ne comprenaient pas toujours le sens, et parfois qu'ils rejetaient dans son principe. Alors qu'il a été annoncé la tenue d'une minute de silence en hommage au professeur décapité le 16 octobre 2020, et pour faire face à la possibilité que de tels incidents se reproduisent lors de ce temps fort, il souhaite connaître les mesures qu'entend prendre le Gouvernement pour répondre au « besoin de parole » des élèves. Il lui demande d'assurer à tous les enfants une rentrée sereine, notamment grâce à la mise en place d'un temps d'échange et de dialogue avec les professeurs, sans quoi il ne sera pas possible de faire respecter les valeurs de la République. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet.

Enseignement
Protection fonctionnelle des enseignants

33322. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Morel-À-L'Huissier** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la dégradation des conditions d'exercice de l'activité d'enseignant, qui se trouvent confrontés à des problèmes de société qui aboutissent à de graves incidents, voire à des atteintes physiques comme ce fut le cas récemment. Tous les personnels de l'éducation nationale sont concernés par des menaces, des violences, des intimidations, des pressions, que ce soit des enseignant, les AVS, les personnels administratifs, les personnels des cantines, etc. Or il est à déplorer une véritable chape de plomb sur l'ensemble de ces évènements qui jalonnent depuis des années la vie des écoles, des collèges et des lycées. La hiérarchie de l'éducation nationale est souvent absente, préférant semble-t-il cacher la poussière sous le tapis en invoquant la formule bien connue « surtout pas de vagues ». Aujourd'hui les langues se délient, ce qui conduit M. le député à interroger M. le ministre sur le nombre d'incidents dénombrés sur ces dix dernières années et sur le nombre de dossiers de protection fonctionnelle qui ont pu être élaborés tant pour les agents publics eux-mêmes que pour les membres de leur famille, conjoints et enfants, combien ont donné lieu à une décision favorable et combien ont abouti à une véritable protection fonctionnelle des personnes concernées. Il lui demande enfin si ce dispositif ne doit pas être revu au regard de la dégradation des conditions de travail des enseignants et de l'ensemble des personnels de l'éducation nationale.

Enseignement
Samuel Paty

33323. – 27 octobre 2020. – **Mme Géraldine Bannier** interroge **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** suite à la mort de M. Samuel Paty, dans d'horribles circonstances. L'inimaginable s'est produit. Un professeur d'histoire est tombé, fauché à la sortie d'un cours pour avoir simplement fait son travail. Comme d'autres, il a voulu transmettre à ses élèves ce qu'est la France : la liberté d'expression, la tolérance, la laïcité. Il a voulu leur montrer ce que n'est pas la France. Le pays de Voltaire et d'Hugo n'admet pas l'obscurantisme, n'admet pas l'intolérance religieuse, permet à chacun de ses enfants de croire ou de ne pas croire. Combien sont-ils, enseignants de tous niveaux, de toute discipline, à avoir évoqué depuis 2015 ce qu'est l'art de la caricature, un art propre à faire réfléchir, à développer l'esprit critique, à susciter le dialogue ? Comme l'a écrit Voltaire, « le droit de dire et d'imprimer ce que nous pensons est le droit de tout homme libre, dont on ne saurait le priver sans exercer la tyrannie la plus odieuse » Tous sont abasourdis, tous sont frappés en plein cœur. Et pas seulement les professeurs. Parents, élèves, politiques de tous bords, croyants et non croyants. Plus que jamais la

France a besoin de ses professeurs, plus que jamais il faut leur témoigner le soutien des citoyens, leur respect, leur admiration pour leur engagement quotidien. Aussi, alors que l'école sera toujours le premier rempart contre l'obscurantisme et les hussards de la République des éclaireurs indispensables, elle lui demande comment il va concrétiser son soutien à un monde enseignant profondément blessé.

Enseignement privé
Développement d'une offre d'éducation musulmane sous contrat

33325. – 27 octobre 2020. – **M. Aurélien Taché** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement d'une offre d'enseignement musulman privé sous contrat. Selon les chiffres de 2019, la France compte entre 70 et 90 établissements privés musulmans. Une goutte d'eau par rapport aux 300 écoles juives et 9 000 établissements catholiques, alors qu'avec plus de 4 millions de pratiquants (environs 6 % de la population), l'islam est la deuxième religion de France. Parmi ces établissements, seules 2 écoles musulmanes sont sous contrat avec l'État. Depuis 2017, aucun agrément n'a été délivré, même quand les conditions de pédagogie et de 5 années d'existence sont réunies. Il y a alors un fort décalage entre la demande de la population et le réseau d'écoles musulmanes. Le projet de loi visant à « renforcer la laïcité » présenté par Emmanuel Macron prévoit d'interdire l'instruction à domicile, de rendre la scolarisation obligatoire dès 3 ans, et surtout de durcir les contrôles sur les établissements privés hors contrat, pourtant déjà renforcés par la loi Gatel de septembre 2018. Ces mesures visent notamment à lutter contre les dérives observées dans certaines structures confessionnelles et ciblent particulièrement l'islam : le document du ministère de l'Intérieur, présentant les principales mesures de cette loi, donne notamment l'exemple d'un établissement wahhabite à Bobigny fermé en 2019. Pourtant, ces mesures d'interdiction et de restriction ne seront efficaces que si elles s'accompagnent du développement d'une véritable offre éducative musulmane sous contrat. En effet, si une politique volontariste de contrôle et de fermetures d'établissements est bien menée (fermeture de 6 établissements depuis 2018), rien n'est fait pour proposer une offre alternative aux nombreuses familles souhaitant que leur enfant reçoive une éducation religieuse. Celles-ci risquent alors de rompre totalement avec le système et de basculer dans la clandestinité et l'évitement scolaire. L'enseignement musulman et républicain a toute sa place en France à condition qu'on lui donne les moyens d'exister ! Aussi, il lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour favoriser l'émergence d'une offre ambitieuse d'éducation musulmane sous contrat en France.

Enseignement secondaire
Lycée : aménagement des programmes et réforme du baccalauréat

33326. – 27 octobre 2020. – **Mme Isabelle Santiago** interroge **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la dégradation des conditions d'enseignement et d'apprentissage en lycée, notamment pour la classe de terminale. Depuis la mi-mars 2020, élèves et enseignants font face à des conditions d'apprentissage inhabituelles. Les programmes de l'année dernière en première n'ont pas pu être achevés malgré le travail réalisé pendant le confinement. Les enseignants doivent donc introduire en terminale certaines notions et méthodes qui n'ont pas pu être correctement assimilées par les élèves durant l'année scolaire 2019-2020, tout en enseignant de nouveaux programmes pour lesquels aucun allègement n'a été apporté et sans aucune heure dédoublée, dispositif pourtant évoqué publiquement par M. le ministre en juin 2020. S'ajoute à cela, à l'échelle locale, le fait que de très nombreux élèves, enseignants et personnels sont ou seront absents car atteints par le virus ou considérés comme cas contacts. De plus, les épreuves écrites de spécialité en terminale, comptant pour près d'un tiers de la note finale, ont été avancées au 15 mars 2021. Les connaissances et la méthodologie des épreuves ne pourront pas être pleinement assimilées si tôt par les élèves. Par ailleurs, aucune heure de cours spécifiquement dédiée à la préparation de la nouvelle épreuve du grand oral n'est prévue alors que cette dernière représente 10 % de la note finale du baccalauréat. Enfin, les lycéens doivent en même temps construire leur projet d'orientation et faire face au stress de la sélection *via* ParcourSup. De nombreux syndicats du monde de l'éducation, les associations disciplinaires, des fédérations et associations de parents d'élèves et des représentants des lycéens dénoncent cette situation depuis des semaines. Les arbitrages locaux et l'autonomie des établissements ne suffisent pas face à cette situation et ces organisations ont déjà soumis à M. le ministre des propositions d'aménagements à apporter dans l'intérêt des élèves : aménager les programmes pour les adapter aux horaires d'enseignement, déplacer les épreuves du baccalauréat en fin d'année scolaire ou encore suspendre l'épreuve du grand oral pour

cette année. Elle lui demande donc de bien vouloir présenter les dispositions que le Gouvernement entend mettre en œuvre pendant le temps scolaire pour limiter l'aggravation des inégalités de réussite scolaire ainsi qu'améliorer les conditions d'enseignement au lycée.

Enseignement technique et professionnel
Modalités de validation des épreuves du baccalauréat 2021

33332. – 27 octobre 2020. – **M. Fabrice Le Vigoureux** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur les modalités de validation du baccalauréat 2021 pour les filières professionnelles. Pour le baccalauréat 2020, et afin de tenir compte de la période de confinement, M. le ministre avait indiqué qu'il serait admis que les stages durent moins longtemps, avant de préciser qu'il faudrait un minimum de 10 semaines de périodes de formation en milieu professionnel sur l'ensemble de la scolarité. À ce jour, bien que la situation sanitaire n'impose pas de confinement, certaines entreprises peinent à trouver leur fonctionnement, et la recherche de stage est souvent infructueuse. Beaucoup de lycéens, élèves de première ou de terminale, n'ont à ce jour pas encore de stage. Les incertitudes sont très fortes et certains élèves se découragent même vis-à-vis de l'enseignement en classe, d'autres désespèrent à l'idée de valider un diplôme, et enfin d'autres pensent déjà que les modalités de validation du baccalauréat seront les mêmes qu'en 2020. Bien que l'évolution de la situation sanitaire sur les prochains mois soit incertaine, il semble néanmoins que, sur le plan de leur fonctionnement, les habituels terrains de stage ne soient pas nécessairement disposés à accueillir plus de stagiaires avant la rentrée 2021. Ainsi, pour offrir un cadre et des perspectives précises aux candidats du baccalauréat 2021, il lui demande si les modalités de l'examen pourraient être prochainement connues afin de lever les incertitudes pour les élèves, les enseignants et leurs familles.

Examens, concours et diplômes
Candidats sur liste complémentaire au concours de recrutement des professeurs

33340. – 27 octobre 2020. – **M. Bertrand Bouyx** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la situation des candidats sur listes complémentaires aux concours de recrutement des professeurs de la session 2020. La décision a été prise de supprimer les épreuves orales des concours internes et de transformer les épreuves d'admissibilité en épreuves d'admission. Cela a eu pour conséquence la création de listes complémentaires sur lesquelles se trouvent, encore aujourd'hui, de nombreux candidats. Malgré des désistements d'enseignants admis en liste principale au concours, ceux-ci n'ont pas été contactés pour les postes non attribués. En parallèle, plus de 38 000 enseignants contractuels assurent ces fonctions et des postes vacants sont actuellement à pourvoir pour ces enseignants contractuels. Face à l'investissement que requiert la préparation d'un tel concours, les inquiétudes de certains candidats présents sur ces listes complémentaires sont compréhensibles. Il lui demande quelles solutions peuvent être envisagées pour remédier à cette situation.

Laïcité
Agents en charge de la PJJ dans les établissements scolaires

33368. – 27 octobre 2020. – **Mme Sandrine Josso** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la présence d'agents en charge de la protection judiciaire de la jeunesse, dans des établissements scolaires. Suite à l'évènement tragique de Conflans-Sainte-Honorine, survenu le 16 octobre 2020, il est clair que l'éducation républicaine, porteuse de valeurs comme la liberté d'expression et de conscience, a été touchée en plein cœur. Cet attentat prouve que la menace terroriste est bel et bien présente, et que l'éducation nationale doit se mobiliser pour protéger l'école, clef de voûte du pays. Ainsi, engager des agents à temps complet dans des structures fragiles, et une référence experte dans tous les autres établissements, participerait à assurer la protection judiciaire de la jeunesse. Ces agents, formés aux actions citoyenneté-laïcité, pourraient prévenir les dérives et les risques de radicalisation, en tant que spécialistes pour repérer, analyser et signaler les changements inquiétants dans la personnalité des enfants. Ce sont aussi des experts en mesures judiciaires d'investigation éducative, et ils apparaissent donc comme légitimes pour prendre en charge des mineurs en danger de radicalisation ou déjà radicalisés. Leur présence dans les établissements renforcerait la coopération pluridisciplinaire entre les institutions et les associations présentes dans les écoles. Cette forme de coopération est déjà en place dans les classes-relais, où l'accompagnement rapproché des jeunes porte ses fruits. Mme la députée attire

l'attention de M. le ministre sur la possible insertion d'agents en charge de la PJJ dans les établissements sensibles, du niveau primaire au secondaire, utile dans le cadre de la lutte contre la radicalisation et les séparatismes. Elle lui demande sa position sur ce sujet.

Médecine

Problème d'attractivité des médecins scolaires dans le département du Var

33378. – 27 octobre 2020. – **Mme Émilie Guerel** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la chute d'effectifs des médecins scolaires. À l'heure de l'épidémie de la maladie covid-19 et alors que les pathologies ne cessent d'augmenter et de se multiplier, la présence du médecin scolaire est un droit fondamental pour l'enfant. Pour donner à tous les élèves les conditions de réussite scolaire et de bonne santé, la médecine scolaire, premier maillon de la prévention, doit être un pilier essentiel de la politique de santé publique. Or le métier de médecin scolaire souffre d'un certain manque d'attractivité et de désaffection. Par ailleurs, dans le Var, le nombre de médecins scolaires poursuit sa lente diminution. Les conditions de travail dégradées et la faible rémunération au moment de l'entrée dans la profession découragent aujourd'hui les étudiants en médecine. Face à ce constat particulièrement inquiétant, elle souhaiterait savoir quelles sont les mesures prévues pour remédier au manque alarmant de médecins dans les établissements scolaires.

Outre-mer

Moratoire sur les suppressions de poste

33390. – 27 octobre 2020. – **Mme Karine Lebon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur les multiples conséquences du maintien de la suppression de 55 postes du second degré dans l'académie de la Réunion en dépit de la demande de moratoire formulée par l'ensemble des parlementaires réunionnais en avril dernier. Cette suppression intervient alors que la démographie scolaire n'a guère varié : -504 élèves soit -0,51%. À elle seule la crise sanitaire qui a aggravé les inégalités scolaires suffirait à justifier ce moratoire. Pour mémoire, il faut notamment rappeler que le système éducatif à la Réunion se caractérise par un décrochage scolaire important et précoce, par une proportion de jeunes quittant le système scolaire sans aucun diplôme qualifiant (34 % contre 19 % au niveau national), que le taux d'illettrisme se maintient à un niveau élevé et qu'il n'épargne pas les jeunes, que les élèves sont en grande partie issus de milieu modeste comme le révèlent les taux de pauvreté des familles. Il paraît indispensable, suivant en cela la démarche utilisée à bon escient en Guadeloupe, qu'une mission soit rapidement confiée à l'inspection générale de l'éducation nationale pour que les décisions puissent être prises en fonction de critères objectifs comme l'indice de position sociale établi à partir de la profession des parents et, plus largement, à partir d'une analyse sociologique fine. C'est pourquoi, elle le sollicite à nouveau sur cet enjeu qui préoccupe bien sûr l'ensemble de la communauté éducative et bien au-delà toute la société réunionnaise.

Personnes handicapées

Accompagnement des enfants handicapés

33394. – 27 octobre 2020. – **Mme Emmanuelle Anthoine** interroge **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la situation des enfants handicapés n'ayant pas accès à un accompagnement. Le Gouvernement a souhaité placer l'école inclusive au cœur de son action. En France, la loi du 11 février 2005 a créé l'obligation de scolarité pour les enfants en situation de handicap. Pour autant, dans la Drôme, 257 enfants handicapés n'étaient pas accompagnés en institut médico-éducatif ou par les services de soins à domicile à l'occasion de la rentrée de septembre 2019. Ces enfants ne bénéficiaient pas de places dans ces dispositifs en dépit de la validation de leur dossier par la maison départementale de l'autonomie. Cette situation intolérable s'est de nouveau produite cette année 2020. Plus de cent enfants handicapés restent sans solution en septembre 2020, aucune place n'a effectivement été créée entre temps. Ces cas ne sont pas isolés, des milliers d'enfants en situation de handicap sont exclus des bancs de l'école partout en France. Cette situation inquiétante prive ces jeunes handicapés de scolarité au mépris de leurs droits. Les familles sont confrontées à un véritable parcours du combattant à l'issue duquel il leur est annoncé qu'il n'y a pas de place pour l'accompagnement de leur enfant. C'est une injustice inacceptable. Les difficultés risquent encore de s'accroître avec l'obligation de scolarisation dès 3 ans qui va élargir le spectre des enfants handicapés ayant besoin d'une place en institut médico-éducatif. Aussi, elle aimerait connaître les moyens que le Gouvernement entend déployer afin de mettre fin à cette situation.

Santé

Autorisation personnels scolaires infirmiers à dépister le covid-19

33432. – 27 octobre 2020. – **M. Yves Blein** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur le niveau de contamination de la cohorte des adolescents et jeunes adultes et l'accélération de la vitesse de contamination qui ont récemment conduit le Gouvernement à prendre des mesures ciblées dans le cadre de la lutte contre la pandémie de covid-19. Actuellement, les établissement scolaires tentent de maîtriser les chaînes de contamination par l'application stricte des mesures barrière. Pourtant, le nombre de cas positifs, des publics lycéens notamment, n'a cessé d'augmenter, et de plus en plus de chefs d'établissement déplorent le fait que l'information des contaminations soit faite trop tardivement par les familles, ne leur permettant pas de réagir et de tracer les cartes contacts des entourages concernés. Si les chefs d'établissement sont autorisés à prendre les mesures adéquates relatives à la protection sanitaire des usagers, aucun dispositif juridique n'a été précisément défini afin d'habiliter les personnels scolaires infirmiers, pourtant présents en continu dans les lycées, à effectuer des tests de dépistage. Il souhaite donc savoir si, à l'instar de certaines collectivités locales qui pratiquent des dépistages massifs et systématiques à l'échelle de leur territoire, il envisage que les personnels médicaux des établissements scolaires soient dûment habilités à dépister systématiquement les élèves.

Sports

Associations sportives - crise sanitaire

33446. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Beauvais** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** au sujet de la situation préoccupante des associations sportives. En effet, la crise sanitaire liée au covid-19 n'épargne personne et ses conséquences sanitaires, sociales, économiques et sociétales sont diverses et inquiétantes. S'il est bien évident que les mesures sanitaires sont essentielles pour assurer la santé et la protection de tous les citoyens, de nombreux acteurs comme les associations sportives en subissent lourdement les conséquences, principalement économiques. Le recrutement des licenciés s'est effondré, le nombre de bénévoles diminue et nombreuses sont les associations sportives contraintes de fermer leur structure. Par ailleurs, leurs recettes se sont effondrées puisque les associations sportives ne peuvent plus couvrir d'évènements, les recettes engendrées par les billetteries et les buvettes sont inexistantes depuis plusieurs mois. À moyen et long termes, le risque est que les associations sportives ferment définitivement, situation qui aurait de lourdes conséquences pour l'ensemble des citoyens et des territoires dont l'attractivité est en partie liée à l'offre des loisirs et autres dispositifs associatifs. Enfin, avec l'évolution de l'épidémie qui touche de manière disparate les territoires, les associations sont dans la crainte des fermetures administratives et n'ont aucune visibilité pour organiser leurs activités et évènements. En conséquence, elle lui demande de lui indiquer d'une part si un fonds d'aide exceptionnel est envisagé et d'autre part de lui préciser les autres mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre afin de remédier à cette situation qui suscite de nombreuses et légitimes craintes.

Sports

Situation de l'EPS et du sport scolaire dans le pays

33447. – 27 octobre 2020. – **M. Didier Le Gac** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la situation de l'EPS et du sport scolaire dans le pays. De très nombreuses études pointent les besoins de la population concernant les activités physique et sportive. La baisse de pratique des jeunes générations est alarmante à cet égard : « Entre il y a 40 ans et aujourd'hui, les enfants ont perdu 25 % de leurs capacités cardiovasculaires. Désormais un enfant sur 5 en France est touché par l'obésité. L'hypertension chez les jeunes, qui n'existait quasiment pas auparavant, est de plus en plus fréquente… » analysait en février 2016 la professeure Claire Mounier-Vehier, présidente de la Fédération française de cardiologie. En cette rentrée 2021, l'Unicef fait le constat d'une baisse notable de la pratique chez les jeunes générations de l'activité physique et du besoin crucial de ce type d'activité. Toutes les études sont convergentes à ce sujet. Après quatre mois de confinement, il était encore plus nécessaire de renforcer la pratique physique sportive chez les jeunes. Parce que l'école concerne toute une génération et que l'EPS est obligatoire pour tous, sans discrimination, il était essentiel de renforcer cette discipline et le sport scolaire de la maternelle à l'université. Pourtant depuis la rentrée 2020, il semble que la situation de l'EPS en milieu scolaire se soit encore dégradée : manque d'enseignants et baisse des horaires dans cette discipline, diminution des postes au CAPEPS en 2018. La jeune génération qui a vécu le confinement risque d'avoir moins d'heures d'EPS et de sport scolaire en 2020 mais également les années suivantes.

C'est la raison pour laquelle il lui demande s'il est envisagé de mettre en place un plan pluriannuel de recrutement de 1 500 postes aux concours en EPS dès 2021, ce qui permettrait de revenir au taux d'encadrement qui prévalait en 2007.

Terrorisme

Protection des professeurs face à la menace terroriste islamisme radical

33451. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Louis Thiériot** alerte **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la menace terroriste à laquelle sont exposés les professeurs qui font cours à des élèves évoluant dans un environnement favorable à l'islamisme radical. Il attire son attention sur l'insuffisance, révélée par l'assassinat du professeur Samuel Paty, des moyens mis en place par le ministère de l'éducation nationale pour protéger le corps enseignant de ce danger. Il constate en effet que la création des équipes « Valeurs de la République » - référents laïcité des rectorats - pour accompagner les professeurs en cas d'atteinte à la laïcité n'a pas permis d'éviter ce drame. Pourtant, selon les mots de M. le ministre, l'institution - de l'accompagnement du professeur à la mise en place d'un dialogue avec les parents d'élèves - n'a pas failli dans sa réaction. M. le député fait valoir à M. le ministre que si l'institution a appliqué normalement la procédure et que ce drame a pourtant eu lieu, c'est donc que cette procédure est hélas insuffisante. M. le député s'inquiète profondément que les moyens choisis pour lutter contre le terrorisme islamiste radical qui menace l'éducation nationale ne consistent qu'en une simple recommandation de dialogue et formulation de conseils juridiques. Étant donné la menace d'attentat qui pèse sur quiconque défend le droit à caricaturer le prophète, un professeur que des élèves ou parents d'élèves accusent de ce fait doit immédiatement être considéré comme une cible réelle et sérieuse de terroristes islamistes en puissance, à plus forte raison lorsque son nom est publié sur les réseaux sociaux. Sa mise sous protection ne peut dès lors souffrir d'attendre qu'une menace de mort nominative soit explicitement proférée. Il lui demande s'il partage son analyse et, dans la positive, l'interroge sur les moyens concrets qu'il compte mettre en œuvre pour protéger les enseignants et les élèves de cette menace. Il lui demande notamment s'il compte mettre en place avec le ministère de l'intérieur un référent du renseignement territorial dans chaque établissement scolaire qui puisse être directement contacté par un professeur, élève, parent ou personnel de l'établissement dès lors qu'un évènement fait craindre une réplique terroriste de la part de partisans de l'islam radical.

Tourisme et loisirs

Autorité compétente à interdire les voyages scolaires

33452. – 27 octobre 2020. – **Mme Muriel Roques-Etienne** interroge **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur les interdictions de voyages scolaires en raison du covid-19. Afin de contenir la propagation du virus, le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports a développé tout un arsenal de mesures, régulièrement évaluées et adaptées à l'évolution de la situation sanitaire. Cependant, le secteur des agences de voyages de jeunes se trouve mis en difficulté par certaines décisions de certains recteurs d'académie qui semblent en désaccord avec les recommandations du ministère et les compétences respectives des représentants de l'État et des services de l'éducation nationale dans les régions. En effet, certains recteurs d'académie ont pris l'initiative d'interdire tous les voyages scolaires alors même que cette prérogative semble relever du préfet du département d'accueil. Or ces décisions d'interdiction interviennent dans un contexte où le ministère vient d'alléger le protocole sanitaire dans les écoles en se référant à l'avis du Haut Conseil pour la santé publique du 17 septembre 2020 qui établit que « les enfants sont peu à risque de forme grave et peu actifs dans la transmission » du covid-19. Il apparaît dès lors que les chefs d'établissement, les enseignants et les familles ne comprennent pas ces injonctions contradictoires, où, d'une part, au niveau national, le ministère autorise, sous certaines conditions, les voyages scolaires, reconduit et promeut les « colos apprenantes » et assouplit le respect des règles sanitaires dans les écoles mais, d'autre part, à l'échelon de certains rectorat et DASEN, ces mêmes voyages scolaires sont interdits, parfois pour toute l'année scolaire 2020-2021 en raison de la situation sanitaire, sans lien avec le zonage officiel des départements en matière de taux d'incidence du virus ou d'occupation des lits de réanimation dans les services hospitaliers. Les élèves et leurs familles se retrouvent pénalisés par les annulations de voyages scolaires qui leur offrent habituellement des expériences éducatives et pédagogiques uniques et favorisent l'acquisition et la consolidation de connaissances et de compétences. Les professionnels des voyages de jeunes et toute la filière (autocaristes, structures d'accueil et d'hébergement, animateurs, guides, cuisiniers, loueurs de matériel), déjà lourdement pénalisés par le fait qu'ils n'ont quasiment plus d'activité depuis le mois de mars 2020, décrivent quant à eux les décisions des recteurs d'académie comme « injustes et punitives ». C'est pourquoi elle souhaite lui demander s'il entend rappeler aux recteurs d'académie de respecter le principe édicté par le ministère d'une

autorisation générale des voyages scolaires sur le territoire national, de prendre en compte, dans leurs instructions aux DASEN, la décision ou non des préfets des département d'accueil des voyages scolaires de les restreindre ou les interdire, que soit affirmée la subordination de la décision des recteurs d'académie de suspendre les voyages scolaires dans un territoire donné à une décision du représentant de l'État dans ce même territoire et que soient systématiquement consultés les représentants des organisateurs de voyages scolaires avant toute décision visant à restreindre ou suspendre l'organisation de classes de découverte.

Tourisme et loisirs

Classes découvertes - Loiret

33453. – 27 octobre 2020. – **M. Richard Ramos** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la tenue et l'organisation des classes vertes. Ces dernières sont notamment organisées par des associations, comme l'Œuvre universitaire du Loiret dans son département, dont l'activité est en nette baisse à la suite de la crise sanitaire. Une baisse d'activité qui provoquera à terme la fin de plusieurs CDI et met d'ores et déjà en danger des centaines d'emplois saisonniers. À titre indicatif, les activités préservées cet été 2020 ont démontré qu'aucun cas de covid-19 n'a été enregistré au sein des effectifs pris en charge par l'association. Concernant les autorisations de classe vertes demandées par les écoles, l'administration ne donne pas d'accord aux professeurs pour leur organisation et tenue, classes essentielles à la cohésion et au savoir vivre des enfants, constituant ainsi un blocage administratif. En ce sens, il lui demande s'il peut prendre position et le cas échant passer des consignes aux DASEN et IEN quant à la tenue de ces classes.

Tourisme et loisirs

Organisation des voyages scolaires et des colonies de vacances

33456. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Noëlle Battistel** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur l'organisation des voyages scolaires. À ce jour, les sorties et voyages scolaires sur le territoire national sont autorisés dans le strict respect des conditions sanitaires et de sécurité et, au terme du décret n° 2020-860 du 10 juillet 2020, des mesures peuvent être prises localement, sur décision préfectorale, ces mesures pouvant s'appliquer aux sorties et aux voyages scolaires. Or, dans les faits, certaines académies prennent l'initiative d'interdire tous les voyages scolaires, alors que cette prérogative relève normalement du préfet du département d'accueil. Ces décisions sont ensuite relayées dans les départements de départ par les directeurs des services académiques (DASEN), qui les répercutent auprès des chefs d'établissement. Paradoxalement, ces décisions d'interdiction suscitent d'autant plus l'incompréhension des chefs d'établissements, des enseignants et des familles qu'elles interviennent dans un contexte où le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports vient d'alléger le protocole sanitaire dans les écoles, en se fondant sur un avis du Haut conseil pour la santé publique en date du 17 septembre 2020. Plus encore, le ministère a également confirmé la reconduction du dispositif des « colonies apprenantes » pour les vacances de Toussaint et de Noël. Aujourd'hui, ces interdictions touchent également les secteurs des colonies de vacances et les séjours jeunes dans le cadre de vacances scolaires. Les professionnels des voyages de jeunes, les autocaristes, les structures d'accueil et d'hébergement ainsi que l'emploi local pâtissent de ces décisions d'interdiction, qu'ils considèrent injustes en raison de ce qu'ils considèrent comme des injonctions contradictoires. Aussi, elle lui demande de bien vouloir indiquer s'il entend organiser la consultation systématique des représentants des organisateurs de voyages scolaires par les recteurs d'académie et les DASEN et des représentants des organisateurs de colonies de vacances par les DDCS en amont des décisions visant à restreindre ou suspendre l'organisation de classes de découvertes et de colonies de vacances, afin de s'assurer que les protocoles sanitaires et de sécurité mis en place par les professionnels atteignent bien leurs objectifs. Elle lui demande également de préciser comment le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports veille au strict respect par les recteurs d'académie et les DDCS du principe d'autorisation générale des voyages scolaires, des colonies de vacances et des colonies apprenantes sur le territoire national, dès lors que les conditions sanitaires et de sécurité sont assurées.

Tourisme et loisirs

Situation des centres de vacances accueillant des scolaires

33458. – 27 octobre 2020. – **M. Matthieu Orphelin** alerte **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la situation très difficile des centres de vacances accueillant des scolaires. Les séjours scolaires sont à ce jour autorisés dans le strict respect des conditions sanitaires. Cependant, certaines inspections

académiques interdisent toute sortie scolaire. Les structures du réseau UNAT (Union nationale des associations de tourisme) ont ainsi perdu environ 80 % de classes depuis mars 2020, de nombreuses écoles annulant leurs séjours ou ne souhaitant entreprendre aucun projet. En plus d'être préjudiciable pour le parcours pédagogique et éducatif des enfants, l'arrêt des séjours scolaires affecte économiquement la pérennité des centres d'accueil et met en danger les postes de nombreux salariés. Dans le Maine-et-Loire, les séjours scolaires représentent 30 000 nuitées et correspondent à 38 ETP, sans compter les co-bénéfices pour l'économie locale. M. le député relaie donc cette alerte au nom de tout un secteur afin que M. le ministre émette un discours uniforme et clair à destination des enseignants et des centres d'hébergement, qu'il incite au départ en classes de découverte et qu'il œuvre à la simplification administrative de la préparation des voyages par les enseignants. De leur côté, les acteurs de la filière sont mobilisés pour garantir un cadre propice à l'apprentissage dans le respect des protocoles sanitaires. Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES, DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

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

N°s 18175 Mme Aurore Bergé ; 18737 Marc Delatte ; 22118 Mme Aurore Bergé ; 24052 Jean-Louis Touraine.

Égalité des sexes et parité
Lutte contre les stéréotypes sur internet

33306. – 27 octobre 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **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 les résultats de l'étude de l'organisation à but non lucratif AlgorithmWatch, en partenariat avec plusieurs médias européens, sur le fonctionnement des algorithmes de Facebook et Google. Il s'agissait de mettre en avant des offres d'emplois pour voir à quelles personnes elles seraient suggérées. Il s'avère que pour cibler les internautes, les algorithmes utilisent des données sexistes ou stéréotypées. Les conclusions sont, pour exemple : chauffeur poids lourds serait un métier d'homme et éducateur de jeunes enfants un métier de femme. Afin de lutter contre les inégalités et promouvoir l'égalité femmes-hommes, elle lui demande ce que compte faire le Gouvernement pour lutter contre le sexisme et les stéréotypes sur internet.

Femmes
Gestion de la ligne téléphonique 3919 pour les femmes victimes de violences

33342. – 27 octobre 2020. – **M. Jacques Marilossian** 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 l'évolution de la gestion de la ligne téléphonique 3919 destinée aux femmes victimes de violences conjugales. Nombre d'associations - dont L'Escale et le centre Flora Tristan dans le département des Hauts-de-Seine - alertent la représentation nationale sur l'avenir du 3919 suite au lancement d'un marché public. Créée en 1992 par la Fédération nationale solidarité femmes (FNSF), la ligne téléphonique nationale offre une écoute aux femmes victimes de violences conjugales. La ligne est devenue le 3919 en 2007. La FNSF revendique la propriété du 3919. Le lancement d'un marché public fait craindre aux associations que le numéro soit confié à un gestionnaire privé déconnecté des enjeux liés à la lutte contre les violences sexistes et conjugales. Mme Marlène Schiappa, alors secrétaire d'État en charge de l'égalité femmes-Hommes, a déclaré que ce marché public correspond à la volonté exprimée par le Président de la République d'étendre le service téléphonique du 3919 24h/24 et 7 jours/7. Cette volonté du Président de la République va dans le bon sens. Mais le lancement du marché public soulève encore des inquiétudes légitimes. Soucieux de clarifier la procédure du marché public en question, M. Jacques Marilossian souhaite connaître les intentions du Gouvernement quant au devenir de la gestion du 3919.

ENFANCE ET FAMILLES

Jeunes
Prostitution et radicalisation des mineurs sur les réseaux sociaux

33364. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Petit** alerte **M. le secrétaire d'État auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargé de l'enfance et des familles**, sur certains effets néfastes du numérique et des réseaux sociaux chez les jeunes adolescents, tels que la prostitution et la radicalisation des mineurs. Les jeunes de 16 à 25 ans sont de plus en plus présents sur les réseaux sociaux : en 2020, 81 % d'entre eux possèdent un compte Instagram et 74 % un compte TikTok. Malgré l'interdiction des réseaux sociaux aux moins de 13 ans, qui sont très vulnérables, près de 60 % des 11-13 ans possèdent un réseau social. Des associations en circonscription ont alors alerté Mme la députée sur les dérives de l'utilisation de ces plateformes numériques chez les jeunes adolescents. Tout d'abord, elle a été sensibilisée à propos de la prostitution des mineures. En effet, on estime qu'entre 6 000 et 10 000 adolescentes sont concernées par ce phénomène en France. Mme la députée salue l'initiative du Gouvernement de la création d'un groupe de travail pluridisciplinaire à ce sujet en septembre 2020, mais elle rappelle l'importance d'instaurer un meilleur contrôle des réseaux sociaux puisqu'il s'agit du moyen de communication privilégié par les proxénètes pour attirer les jeunes adolescentes. Cet exemple illustre parfaitement les effets pernicieux des réseaux sociaux chez les très jeunes adolescentes, qui constituent la proie parfaite des proxénètes derrière un faux profil ou un compte anonyme. Le sujet de la radicalisation des jeunes a également été porté à l'attention de Mme la députée. En effet les réseaux sociaux et internet fournissent aux extrémistes des moyens puissants de propagation de leurs idéologies et de recrutement de fidèles, particulièrement chez les jeunes adolescents : environ 20 % des cas de radicalisation les concerneraient. La violence est banalisée chez les jeunes, qui sont alors sensibles aux propos de haine diffusés par les djihadistes : ceux-ci entament la conversation et questionnent les jeunes sur leurs préoccupations. Ces deux phénomènes, illustrateurs des dérives du numérique, appellent à une prise en charge du gouvernement et à la construction d'une véritable prévention auprès des jeunes adolescents. Elle interroge donc le Gouvernement pour connaître ses intentions concernant les effets néfastes du numérique chez les jeunes, qui nécessite un véritable contrôle des contenus diffusés, de la véracité du profil des utilisateurs et surtout une prévention auprès des mineurs concernant la prostitution et la radicalisation.

Professions et activités sociales
Retrait d'agrément d'assistant maternel

33425. – 27 octobre 2020. – **M. Christophe Naegelen** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'État auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargé de l'enfance et des familles**, sur la problématique des assistants maternels qui subissent une suspension suivie d'un retrait d'agrément suite à des accusations de maltraitance par des parents. La suspension de l'agrément peut être décidée par le président du conseil départemental en cas d'urgence (art. L. 421-6 du code de l'action sociale et des familles), notamment s'il existe une suspicion de maltraitance ou de danger grave et imminent pour la santé ou la sécurité des enfants accueillis. La décision de suspension s'accompagne dans ce cas de garanties pour l'assistant familial. Elle doit être dûment motivée et transmise sans délai aux intéressés (art. L. 421-6). Lorsque de telles accusations surviennent, celles-ci sont traitées comme s'il s'agissait de faits avérés, sans attendre ni enquête, ni décision de justice. L'assistant maternel se voit retirer immédiatement les enfants confiés et son agrément est suspendu pour une période de quatre mois. Au-delà et même sans nouvel élément, si l'enquête n'est pas terminée, l'agrément est définitivement retiré. L'assistant maternel pourra percevoir une indemnité de suspension d'agrément pendant les quatre mois, puis sera licencié par son employeur. En respect de la présomption d'innocence, il serait souhaitable de voir cet agrément suspendu et non supprimé, jusqu'à ce que la décision de justice soit rendue. De plus, lors de l'enquête administrative, il apparaît que les autres parents employeurs de l'assistant maternel ne sont pas systématiquement consultés ni interrogés ; une telle pratique pose question. Cela entraîne des situations où sur la mise en cause d'une seule personne, une sanction lourde peut être prise sans enquête approfondie. C'est pourquoi il l'interpelle sur la conciliation des deux principes : l'intérêt supérieur de l'enfant, d'une part, qui impose de le protéger et de le retirer de la famille d'accueil dès lors qu'il existe une suspicion de maltraitance, et le principe de présomption d'innocence, d'autre part. Il lui demande donc ce que le Gouvernement entend faire afin d'homogénéiser les pratiques des décideurs sur le territoire, de ne pas fragiliser la situation professionnelle de l'assistant maternel, de respecter ses droits et de ne pas mettre en difficulté les familles qui comptent sur ces professionnels indispensables à l'équilibre de la société.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

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

N°s 22336 Mme Aurore Bergé ; 23558 Marc Delatte ; 24204 Mme Aurore Bergé ; 30891 Mme Aurore Bergé.

Animaux

Expérimentation animale

33281. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** interroge **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur le décret n° 2020-274 du 17 mars 2020 modifiant certaines dispositions relatives à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques. Ce décret modifie l'article R. 214-90 du code rural et de la pêche maritime, qui limitait jusqu'alors les possibilités de s'approvisionner en animaux chez des éleveurs non agréés à la situation où « la production des éleveurs agréés est insuffisante ou ne convient pas aux besoins spécifiques du projet ». Ce décret supprime en effet cette restriction de l'article R. 214-90, ce qui pourrait assouplir dangereusement les conditions d'approvisionnement en animaux pour l'expérimentation, constituant un recul pour la protection des animaux. Pourtant, la directive 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relative à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques a pour objectif final de remplacer totalement les procédures appliquées à des animaux vivants à des fins scientifiques et éducatives, dès lors que ce sera possible sur un plan scientifique. Ainsi, il l'interroge sur les raisons qui ont poussé le Gouvernement à présenter le décret n° 2020-274 du 17 mars 2020 modifiant certaines dispositions relatives à la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques, sur le lien de celui-ci avec la crise sanitaire de la covid-19 et plus largement sur les intentions du Gouvernement pour améliorer la protection des animaux utilisés à des fins scientifiques.

Enseignement supérieur

Alimentation dans les établissements du CNOUS

33327. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur la nécessité d'accroître l'offre d'alimentation végétale au sein des établissements du Centre national des œuvres universitaires et scolaires (CNOUS). L'augmentation de la part de protéines végétales dans l'alimentation est l'une des mesures urgentes préconisées par de nombreux scientifiques et institutions nationales, européennes et internationales pour améliorer la santé publique et lutter contre le changement climatique. Or de nombreux usagers des établissements du Centre national des œuvres universitaires et scolaires (CNOUS) regrettent que l'offre de menus végétariens au quotidien soit trop limitée, peu attrayante, ni variée ni équilibrée. Pourtant, selon certains chiffres, le menu végétarien représenterait entre 20 et 30 % du total des plats dans les restaurants universitaires qui le proposent. Ainsi il serait possible qu'au moins un tiers du total des 70 millions de repas annuels des CROUS soient écologiquement responsables, comme c'est déjà le cas dans certains restaurants universitaires français. Il l'interroge donc sur les intentions du Gouvernement pour accroître l'offre de menus végétariens au sein des restaurants du Centre national des œuvres universitaires et scolaires (CNOUS).

Enseignement supérieur

Inéquité territoriale pour la restauration universitaire

33329. – 27 octobre 2020. – **M. Paul Molac** interroge **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur la question de l'accès pour tous les étudiants boursiers en études supérieures aux repas à 1 euro dans les restaurants universitaires. S'il salue cette initiative entrée en vigueur le 1er septembre 2020, il souhaite pour autant souligner que celle-ci n'est pas appliquée de manière équitable sur l'ensemble du territoire. En effet, de nombreux établissements d'études supérieures ne se trouvent pas à proximité d'un restaurant universitaire. Dès lors, ces étudiants boursiers ne peuvent bénéficier de cette réduction du prix de leur repas. Il existe aujourd'hui en France 750 restaurants universitaires pour environ 2,73 millions d'étudiants dans le supérieur, ces premiers délivrant environ 69 millions de repas par an, soit une moyenne sur une année universitaire de seulement 400 000 repas quotidiens. Ces chiffres révèlent bien que de nombreux étudiants ne peuvent aller manger au sein d'un restaurant universitaire. Si cela relève pour certains d'un choix, c'est en raison d'un manque d'infrastructures que d'autres n'y vont pas. Sur certains campus, il n'existe en effet pas de restaurant universitaire.

La seule possibilité de restauration au sein de ceux-ci réside soit dans une offre de cafétéria, soit au sein d'un restaurant non-CROUS (municipal ou d'une autre école à proximité) qui leur est accessible *via* une convention. Or, au sein de ces deux lieux de restauration, les repas coûtent en moyenne entre 3 et 4 euros. Aucun prix différentiel n'est effectué pour les étudiants boursiers. Par conséquent, certains étudiants boursiers ne peuvent accéder à une alimentation peu chère simplement en raison de la localisation de leur lieu d'études. Ce constat soulève une réelle question d'équité territoriale. Il peut en effet arriver que certains jeunes ne peuvent aller étudier dans tel ou tel établissement d'études supérieures pour des raisons économiques. Cette inégalité d'accession au tarif différentiel au CROUS pour les étudiants boursiers peut parfois en constituer l'un des motifs. Aussi, il souhaite lui demander quelles sont les dispositions qu'elle compte prendre afin de permettre à tous les étudiants boursiers bénéficiant des services CROUS d'accéder à une alimentation peu chère quel que soit leur lieu d'études.

Enseignement supérieur
Plafond des autorisations d'emplois de Sciences Po Toulouse

33330. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** alerte **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur la baisse du plafond des autorisations d'emplois de Sciences Po Toulouse. Le 30 juin 2020, la direction générale de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle (DGESIP) a notifié à Sciences Po Toulouse la diminution du plafond des autorisations d'emplois à 64 équivalents temps plein annuel travaillé (ETPT), soit une perte de deux emplois de fonctionnaires, représentant une baisse de 3 % de ses effectifs. Alors que Sciences Po Toulouse est déjà sous-doté d'un point de vue financier, humain et immobilier, cette annonce ne peut qu'accroître les difficultés de fonctionnement et la surcharge de travail. En outre, celle-ci hypothèque le développement de l'établissement, alors que celui-ci est hébergé dans des locaux vétustes et sous-dimensionnés. Un récent rapport d'évaluation du Haut Conseil de l'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur (Hcéres) indique en effet que Sciences Po Toulouse a une « gestion des fonctions support satisfaisante mais fragilisée par la faiblesse des effectifs ». Sciences Po Toulouse a toujours prouvé sa capacité à gérer ses moyens au plus juste, en développant ses ressources propres et en mettant en place de nombreuses mutualisations réduisant ses coûts de fonctionnement. Il a aussi su dégager les fonds propres qui lui permettront de financer à près de 50 % de ses futurs locaux, dont le coût global demeurera par ailleurs tout à fait modeste (5,3 millions d'euros), ce qui atteste là encore d'un usage au plus juste de l'argent public. Enfin, il a su faire face à la crise sanitaire et a maintenu une continuité pédagogique qualitative à moyens constants. Il lui demande donc si elle entend revoir à la hausse le plafond des autorisations d'emplois de Sciences Po Toulouse.

Enseignement supérieur
Précarité des étudiants dans le contexte sanitaire du covid-19

33331. – 27 octobre 2020. – **M. Maxime Minot** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation** sur la précarité des étudiants dans le contexte sanitaire lié à la pandémie de la maladie covid-19. Le décret n° 2020-769 du 24 juin 2020 portant attribution d'une aide exceptionnelle de solidarité liée à l'urgence sanitaire aux jeunes de moins de vingt-cinq ans les plus précaires avait exclu le bénéfice de cette aide de 200 euros à de nombreux jeunes qui ne répondaient pas aux critères bien trop restrictifs fixés par les articles 1 et 2 de ce décret et par un communiqué du ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation du 5 mai 2020. En effet, pour pouvoir percevoir cette aide, l'ensemble de ces dispositions précisaient que le cumul de cette aide avec celle prévue à l'article 2 du décret n° 2020-519 du 5 mai 2020 portant attribution d'une aide exceptionnelle de solidarité liée à l'urgence sanitaire aux ménages les plus précaires n'était pas autorisé et qu'il fallait, de plus, soit être étudiant, apprenti ou alternant et avoir perdu un emploi à partir de 32 heures par mois pendant au moins deux mois, soit être étudiant, apprenti ou alternant et avoir perdu un stage gratifié d'une durée d'au moins deux mois, soit être étudiant, apprenti ou alternant en métropole et être originaire d'un département d'outre-mer ou soit être âgé de moins de 25 ans et être bénéficiaire des allocations personnalisées aux logements (APL). Le 14 octobre 2020, le Président de la République a annoncé une aide exceptionnelle de 150 euros assortie de 100 euros supplémentaires par enfant aux bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) et aux bénéficiaires des APL. Néanmoins, dès le lendemain, les services de Matignon ont précisé que seuls les bénéficiaires du RSA et de l'allocation de solidarité spécifique (ASS) toucheraient cette aide de 150 euros assortie de 100 euros supplémentaires par enfant avant que le Premier ministre opère un rétropédalage le 18 octobre 2020 en annonçant que cette aide sera étendue aux jeunes qui touchent les APL et aux étudiants boursiers. Ainsi, il lui demande si, d'une part, le Gouvernement entend fixer des critères similaires envers ces jeunes et ces étudiants pour cette nouvelle aide exceptionnelle de 150 euros assortie de 100 euros supplémentaires

par enfant et si, d'autre part, elle compte véritablement ne pas exclure les plus précaires tels que les étudiants, boursiers ou non, qui ne perçoivent pas les APL et qui ne travaillent plus depuis le début de cette crise sanitaire en raison de l'impact de la baisse de l'activité économique du pays qui a fragilisé leurs recherches d'emplois.

EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

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

N° 30646 Pierre Cabaré.

Étrangers

Conditions de séjour des britanniques propriétaires de résidences secondaires

33337. – 27 octobre 2020. – **Mme Sandra Marsaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les conditions de séjour et d'accès au territoire français des sujets britanniques propriétaires de résidences secondaires en France. En effet, près de 500 000 ressortissants britanniques possèdent un bien immobilier en France et viennent régulièrement y passer des séjours. Or le site internet du gouvernement britannique précise que, à partir du 1er janvier 2021, ses ressortissants souhaitant se rendre en France pour des séjours excédant 90 jours devront nécessairement effectuer une demande d'un visa spécial auprès du gouvernement français, avec toutes les difficultés administratives que cela impliquera. Incontestablement, ces citoyens britanniques ont contribué à ranimer certains territoires ruraux délaissés comme le Limousin, la Dordogne ou encore la Charente, en rénovant les maisons abandonnées et en participant ainsi pleinement au développement de leurs communautés locales. Il serait préjudiciable pour l'attractivité de ces régions, mais aussi pour la relation entre les deux pays, que le Brexit provoque une vente massive de biens immobiliers auxquels les propriétaires sont pourtant très attachés. À ce titre, elle lui demande si des précisions peuvent être apportées rapidement afin de rassurer l'ensemble des sujets britanniques concernés.

Étrangers

L'accueil des migrants aux frontières de la France

33338. – 27 octobre 2020. – **M. Ludovic Mendes** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'accueil des migrants aux frontières de la France et plus précisément au Royaume-Uni. À la suite des récentes déclarations des autorités britanniques, leur gouvernement voudrait déployer une nouvelle méthode et se préparerait à utiliser des filets pour « mettre hors service » les canots pneumatiques transportant des migrants à travers la Manche en bloquant leurs hélices. Une fois ces canots rendus inutilisables, des navires britanniques seraient ensuite utilisés pour transférer les migrants vers la France. Or le Gouvernement refuse d'accepter les migrants renvoyés par les Britanniques. De plus, le gouvernement britannique envisage d'utiliser des centres de rétention *offshore*, des prisons désaffectées ou de vieux *ferries* pour accueillir temporairement ceux qui arrivent illégalement au Royaume-Uni. Il souhaite connaître l'avis du Gouvernement concernant ces nouvelles méthodes pour empêcher l'arrivée de migrants sur le sol britannique, et si la position française va rester négative pour l'accueil des migrants renvoyés par les Britanniques.

Politique extérieure

Conditions de libération de Sophie Pétronin

33404. – 27 octobre 2020. – **M. Nicolas Meizonnet** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les conditions de libération de Sophie Pétronin. La ministre des armées a déclaré devant le Sénat que les négociations avaient été menées par le Mali sans que la France en soit informée. La conséquence est que Sophie Pétronin a été libérée contre plus de 200 djihadistes et, selon la presse, 9 millions d'euros de rançon. Pourtant la France se bat dans ce pays depuis des années pour mettre hors d'état de nuire les milices islamistes. Dans le même temps, on subit des vagues migratoires de milliers de Maliens qui viennent s'installer en France au lieu d'œuvrer à la défense de leur pays. En conséquence, ce sont les soldats français qui sont mobilisés au péril de leur vie. 50 soldats français y ont déjà trouvé la mort. Pour quelle reconnaissance ? De surcroît, l'ex-otage a eu des propos particulièrement ambigus sur ses ravisseurs, piétinant ainsi le travail des soldats et l'action de la France au Mali. Dans de telles conditions, a-t-on intérêt à continuer l'opération Barkhane ? Il l'interroge donc sur les

mesures que prendra la France afin de recouvrer le respect qu'elle mérite pour le combat légitime qu'elle conduit en venant en aide à un allié historique et réparer l'humiliation publique subie devant la communauté internationale.

Politique extérieure

Secteurs prioritaires de l'APD française dans la future LOP-DSI

33405. – 27 octobre 2020. – **M. Jean François Mbaye** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les secteurs prioritaires de l'aide publique au développement (APD) française qui seront identifiés dans le cadre de la future loi d'orientation et de programmation relative à la politique de développement et de solidarité internationale (LOP-DSI). La pandémie de covid-19 a mis en lumière les inégalités d'accès aux services sociaux de base tels que la santé, l'éducation, l'eau, l'assainissement et l'hygiène (l'EAH) et la protection sociale, tout en révélant leur interdépendance. La crise a également souligné le rôle crucial que ces secteurs jouent pour assurer une réponse d'urgence et garantir à chacun le respect de ses droits les plus élémentaires, sans laisser personne de côté. Face au manque de ressources financières des pays les plus pauvres et face à l'endettement, l'APD est plus que jamais un instrument complémentaire essentiel pour lutter contre les inégalités et la pauvreté sur le moyen et long terme et atteindre les cibles fixées par les objectifs de développement durable (ODD). Si ces secteurs sont priorisés politiquement par la France, comme en témoignent notamment les conclusions du CICID de février 2018 ou la stratégie lien social de l'AFD, ils ne bénéficient pas de l'augmentation des budgets dédiés à l'APD. D'après les chiffres du DPT 2020, l'aide à la santé, à l'éducation hors frais d'écolage et à l'eau et l'assainissement représentaient moins de 20 % de l'APD totale de la France en 2018. Ceci est d'autant plus inquiétant que les besoins dans les pays prioritaires de l'aide française augmentent de manière exponentielle depuis ces derniers mois. Il conviendrait notamment de fixer une cible de 50 % de l'APD totale dédiée aux services sociaux de base, sous forme de dons. Pendant la campagne présidentielle, le Président de la République s'est engagé à réviser la loi sur l'aide au développement, visant à orienter les priorités politiques et financières de l'aide française pour les cinq prochaines années. Le renouvellement de cette loi offre à la France l'opportunité capitale de recentrer l'APD française sur les services sociaux de base. Par ailleurs, à l'occasion d'une réponse en date de juillet 2020 à une question relative aux objectifs financiers prioritaires de la politique française d'aide au développement, le ministre avait indiqué que les moyens en hausse de la mission APD et du FSD seraient ciblés vers les priorités sectorielles et géographiques actées par le CICID, ce dont M. le député se réjouit. M. le ministre a également précisé que ces secteurs prioritaires seraient dotés d'indicateurs et de cibles quantitatives ambitieuses dans le contrat d'objectifs et de moyens 2020-2022 de l'AFD. Il souhaite donc savoir si ces cibles quantitatives seront également reprises dans la programmation budgétaire de la future loi sur le développement, afin de traduire concrètement les priorités françaises en financements, et dans quelles proportions.

Politique extérieure

Stratégie de la France dans la coopération internationale sur le climat

33406. – 27 octobre 2020. – **Mme Florence Provendier** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur la vacance du poste d'ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique, pour les énergies renouvelables et la prévention des risques climatiques. En effet, le 20 avril 2020, par décret, Mme Brigitte Collet a été nommée ambassadrice de France au Brésil et, depuis, ce poste stratégique reste à pourvoir. Eu égard au rôle déterminant de la France lors de la conférence de l'ONU sur le climat de 2015 (COP 21) qui a permis la signature de l'accord de Paris, elle souligne l'urgence de pourvoir à ce poste, ne serait-ce que pour coordonner la position française lors de la prochaine COP26 initialement prévue à Glasgow en novembre 2020, reportée en 2021 en raison de la crise sanitaire. Par ailleurs, elle s'interroge également sur la pertinence de la suppression de la fonction d'ambassadeur des pôles, compte tenu de l'importance de leur impact sur le réchauffement climatique et du statut d'observateur de la France au sein du conseil de l'Arctique. Les enjeux climatiques sont devenus la boussole des politiques et revêtent une importance primordiale aux yeux des citoyens français, qui l'ont exprimé avec force lors de la Convention citoyenne pour le climat. Jamais la France n'a été aussi proactive qu'aujourd'hui avec, par exemple, la mise en place de cette Convention ou encore les mesures prises par le Gouvernement comme le premier budget vert pour 2021. Il existe bien en France un ambassadeur délégué à l'environnement, M. Yann Wehrling, nommé le 10 décembre 2018, et une vice-présidente de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement, Mme Bérangère Abba. Le rayonnement de la France à l'international et la promotion d'une société zéro carbone nécessitent une coopération interministérielle et des ambassadeurs thématiques pleinement en poste. Compte tenu de tous ces éléments et de la volonté de la France d'atteindre les objectifs du développement

durable (ODD) des Nations unies à échéance 2030, elle lui demande quelle est la stratégie de la France dans le renforcement de la coopération internationale pour lutter contre le réchauffement climatique, et par extension s'il a la volonté de nommer rapidement un ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique, pour les énergies renouvelables et la prévention des risques climatiques.

Politique extérieure

Traitement des chrétiens et des minorités religieuses en Inde

33407. – 27 octobre 2020. – **M. Jacques Marilossian** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur le traitement des chrétiens et des minorités religieuses dans plusieurs États de l'Inde. Des lois dites d'anticonversion ont été adoptées par une série d'États indiens en réaction à des accusations infondées de conversions forcées des populations hindouistes pauvres et ce en échange de nourritures et de soins. Les chrétiens et les musulmans de nationalité indienne sont explicitement visés par ces accusations et font l'objet de tourments juridiques par les États qui ont adopté ces lois d'anticonversion. Huit États de l'Inde ont adopté des lois d'anticonversion depuis 1967 (État d'Odisha) jusqu'à ces dernières années (Jharkhand en 2017 et Uttarakhand en 2018). Les États d'Haryana et d'Uttar Pradesh ne cachent pas leur volonté d'adopter ce type de loi au nom de la prévention des « conversions forcées ». Les faits relatés par plusieurs organisations non gouvernementales signalent que, si les condamnations ne sont pas appliquées, les plaintes et les arrestations contre les Indiens de confession chrétienne ou musulmane se sont multipliées. Ces lois semblent aussi avoir désinhibé la violence à l'égard des minorités religieuses, sachant que ces lois, selon les États (Arunachal Pradesh par exemple), excluent les reconversions à l'hindouisme, ce qui constitue une discrimination supplémentaire et explicite envers les chrétiens et les musulmans. Sans appeler à une quelconque ingérence, il souhaite savoir si la France invitera le gouvernement indien à soutenir le pluralisme religieux, car l'Inde est la plus grande démocratie du monde mais aussi un partenaire stratégique de la France dans l'océan Indien.

Traités et conventions

Convention du Conseil de l'Europe contre le trafic d'organes humains

33462. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Luc Lagleize** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les réserves émises par la France sur la convention du Conseil de l'Europe contre le trafic d'organes humains. La convention du Conseil de l'Europe contre le trafic d'organes humains invite les gouvernements à ériger en infraction pénale le prélèvement illicite d'organes humains de donneurs vivants ou décédées. La convention prévoit aussi des mesures de protection et de dédommagement des victimes, ainsi que des mesures de prévention destinées à garantir la transparence et un accès équitable aux services de transplantation. La France a signé cet instrument juridique le 25 novembre 2019. À cette occasion, la France a émis plusieurs réserves consignées dans les pleins pouvoirs remis à la secrétaire générale adjointe du Conseil de l'Europe, notamment sur les articles 7, 8, 9 et 10. Ainsi, il l'interroge sur la raison de ces réserves émises par la France sur la convention du Conseil de l'Europe contre le trafic d'organes humains, ainsi que sur le calendrier envisagé pour ratifier cet instrument juridique international.

Union européenne

Menaces sur le siège du Parlement européen à Strasbourg

33468. – 27 octobre 2020. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les menaces qui pèsent sur le siège du Parlement européen à Strasbourg. En effet, aucune session ne s'est tenue à Strasbourg depuis le mois de mars 2020. Au début, c'était en raison de la situation sanitaire dans le Bas-Rhin. Pour le mois d'octobre 2020, il a été mis en avant la recrudescence de l'épidémie en France, alors que la recrudescence existait aussi à Bruxelles. Or cet état de fait est tout à fait regrettable car Strasbourg est le lieu de la construction européenne et tout regrouper à Bruxelles ne correspond pas à l'esprit européen. Il vient lui demander ce que le Gouvernement entreprend pour que les traités soient respectés et que Strasbourg reste une capitale européenne et le siège du Parlement européen.

INDUSTRIE

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

N° 30410 Jean-Claude Leclabart.

Entreprises
Pénalités de retard pour livraison de marchandises à la grande distribution

33334. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Bazin-Malgras** 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 la situation des industriels qui, du fait des répercussions de la crise sanitaire de la covid-19 sur leur chaîne de production, n'ont pas les moyens de respecter les engagements qu'ils ont pris auprès de la grande distribution en matière de délais de livraison et se voient appliquer des pénalités de retard qui obèrent encore un peu plus la relance de leur activité. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer si elle envisage d'intervenir à ce sujet auprès de la grande distribution ou aider financièrement les industriels dans cette situation à faire face à cette charge supplémentaire.

Entreprises
Poursuite de l'activité de production de l'usine Bridgestone de Béthune

33335. – 27 octobre 2020. – **M. Ludovic Pajot** 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 la poursuite de l'activité de production de la société Bridgestone sur le site de Béthune. Plusieurs semaines après l'annonce brutale par la direction du groupe Bridgestone de la fermeture de l'usine béthunoise du groupe, un point d'étape vient de se tenir entre le Gouvernement, les représentants des salariés et les élus locaux, à l'exception de la direction du groupe japonais. L'avenir de cette usine, et donc de ses salariés, est plus que fondamental pour le Béthunois et le Bruaysis. Cette réunion fut l'occasion de présenter les conclusions du cabinet indépendant mandaté par le Gouvernement pour étudier les différentes solutions envisageables pour maintenir le maximum d'emplois. Plusieurs pistes sont à l'étude, notamment celle du maintien de la production sur le site de Béthune de 3 millions de pneus par an, pérennisant 460 à 560 emplois sur le total des 863 actuels. Cette option nécessiterait une restructuration du site ainsi qu'un complément de 100 millions d'euros d'investissement. Ce scénario, s'il devait être validé, ne permettrait pas à lui seul de sauvegarder l'intégralité des emplois sur le site. Bien qu'acceptant d'y réfléchir, la direction du groupe japonais n'a pour l'instant rien validé, ce qui laisse bien évidemment les salariés dans une situation plus que précaire. En conséquence, il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer précisément la position du Gouvernement dans ce dossier, les axes qu'il compte défendre pour s'assurer qu'aucun salarié de l'entreprise ne verra son emploi remis en cause, et enfin de lui détailler les modalités d'application du plan de relance pour ces territoires du bassin minier déjà fortement désindustrialisés.

Télécommunications
Opérateurs fibre

33450. – 27 octobre 2020. – **M. Lionel Causse** 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 pratiques de certains opérateurs téléphoniques. Lors du raccordement à la fibre d'un appartement, l'opérateur ayant raccordé l'immeuble peut empêcher un opérateur concurrent d'exécuter le raccordement d'un logement particulier sans son autorisation. Ceci contrevient aux dispositions du code des postes et des communications électroniques, qui prévoit une liberté du client dans le choix de l'opérateur effectuant le raccordement, même si celui-ci est différent de l'opérateur de l'immeuble. Par conséquent, certains clients peuvent se retrouver plusieurs mois sans raccordement à la fibre, dans l'attente d'un accord entre les différents opérateurs, qui souvent n'aboutit pas. Ainsi, il souhaiterait connaître les intentions du ministère en la matière afin de mettre fin à ces pratiques.

INTÉRIEUR

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

N°s 19614 Mme George Pau-Langevin ; 27499 Sébastien Huyghe ; 27500 Sébastien Huyghe ; 27764 Philippe Gosselin ; 30897 Philippe Gosselin.

Administration

Bilan de la procédure d'échange des permis de conduire étranger

33269. – 27 octobre 2020. – **Mme Amélia Lakrafi** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fonctionnement de la nouvelle procédure dématérialisée mise en place pour l'échange des permis de conduire étrangers sur le site de l'Agence nationale des titres sécurisés. Elle souhaite avant tout saluer cette avancée qu'elle appelait de ses vœux de longue date, compte tenu des nombreux dysfonctionnements qui caractérisaient la procédure qui lui préexistait, notamment en termes de délai d'instruction et d'impossibilité pour l'usager de connaître l'état d'avancement de son dossier. Au terme de plusieurs semaines de mise en œuvre de ce nouveau dispositif, elle souhaiterait pouvoir disposer d'un premier bilan, notamment en ce qui concerne le nombre de demandes traitées, le taux de positivité et le délai moyen d'instruction.

Étrangers

Statistiques relatives aux arrêtés d'expulsion

33339. – 27 octobre 2020. – **Mme Marine Le Pen** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur le nombre d'arrêtés d'expulsion pris par le ministre de l'intérieur et par les préfets depuis 2017. Elle souhaite avoir le décompte par mois et par pays d'origine.

Laïcité

Suite à l'assassinat de Samuel Paty

33369. – 27 octobre 2020. – **Mme Michèle de Vaucouleurs** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur le drame qui s'est déroulé le vendredi 16 octobre 2020, à la veille des vacances scolaires, dans lequel Samuel Paty, professeur d'histoire géographie de 47 ans, a été sauvagement assassiné à Conflans-Sainte-Honorine. Ce professeur passionné par l'éveil culturel et la transmission des savoirs a été exécuté simplement pour avoir fait son travail d'éducation dans le respect des programmes. Une fois de plus, une fois encore, un citoyen est mort à cause de ceux qui professent un islam radical et qui organisent attentat après attentat la déstabilisation des valeurs sur lesquelles on fait société. De terreur en terreur, de renoncements en renoncements, d'impuissance en impuissance, la République est mise à mal. Les racines sont multiples et complexes mais le mal est là. Travailler à la préservation de la fraternité par l'éducation, le respect, le dialogue et le partage est un chemin long que l'on doit poursuivre avec volontarisme car c'est la condition de l'humanité. Toutefois, on ne veut plus voir de citoyens tomber sous le joug de l'obscurantisme. On doit frapper fort et sans complaisance ceux qui veulent attaquer la République, indivisible et laïque, démocratique et sociale. Les Français exigent des actes forts. La représentation nationale est aux côtés du Gouvernement pour examiner toutes les dispositions juridiques qui permettront de rendre les institutions plus solides et de protéger les citoyens de la déstabilisation politique orchestrée par l'islamisme radical. Elle lui demande de présenter de quelle manière il entend mener le combat contre les ennemis de la République.

Réfugiés et apatrides

Situation des migrants à Calais

33429. – 27 octobre 2020. – **M. Stéphane Buchou** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation préoccupante dans laquelle se trouvent les personnes exilées à Calais, situation amplifiée depuis l'interdiction, par arrêté préfectoral, de la distribution de repas et d'eau aux migrants par les associations non mandatées par l'État. Il rappelle que malgré la régularité des expulsions motivées par le souci légitime de maintien de l'ordre public et de tranquillité du voisinage, celles-ci s'avèrent peu efficaces d'une part, car le nombre de personnes exilées à Calais reste stable, et d'autre part car elles ont pour conséquence de pousser les personnes à errer de plus en plus en centre-ville. Il souligne par ailleurs que la multiplication des expulsions quasi quotidiennes et la confiscation des

tentes et de leurs biens personnels a pour corollaire la dégradation des conditions de vie des personnes exilées, dont bon nombre sont des familles, des femmes seules avec enfants en bas âge ou encore des mineurs non accompagnés. Si les précédents lieux de vie des personnes exilées sont rendus impraticables, les services de base sont également bien souvent réduits ce qui ne permet pas aux personnes exilées d'y accéder de manière stable. Il ajoute que, d'après les associations, l'arrêté préfectoral du 10 septembre 2020, qui est venu interdire la distribution de repas et d'eau dans les lieux du centre-ville, contraint les personnes exilées à effectuer plus d'une heure de marche pour rejoindre les distributions mobiles de l'association mandatée par l'État. Il ajoute également qu'un nouvel arrêté daté du 30 septembre 2020 vient élargir ce périmètre et a pour conséquence d'entraver la solidarité des citoyens, des habitants et des associations alors que nombre de personnes exilées en errance ne sont plus en mesure de s'alimenter, de s'hydrater et de bénéficier de conditions d'hygiène élémentaires. Il regrette enfin l'absence de proposition sur le long terme pour les personnes exilées sur le site de Calais, la seule piste envisageable pour eux étant la demande d'asile. Cette solution ne convient toutefois que pour une infime partie des exilés et n'est par ailleurs pas envisageable en l'état en l'absence de service et d'accompagnement sur le site de Calais depuis 2016. En conséquence, le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés a demandé à ce que soit mis à disposition un lieu couvert pour les distributions et pour permettre un meilleur accès à l'information, notamment sur le droit d'asile. La Défenseure des droits, suite à sa visite à Calais, a par ailleurs demandé un moratoire sur les expulsions de campements. La rapporteure spéciale des Nations unies sur le droit au logement a enfin demandé que les personnes exilées présentes à Calais soient hébergées dans des lieux inconditionnels, dignes et à proximité de Calais afin de permettre un vrai répit et une vraie réflexion sur la suite de leur parcours. Compte tenu de tous ces éléments, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour permettre à ces personnes en situation d'extrême vulnérabilité de vivre dans des conditions de vie plus conformes aux droits les plus fondamentaux des personnes exilées.

Sécurité des biens et des personnes
Détail de la flotte des avions gros porteurs

33443. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Morel-À-L'Huissier** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur la flotte d'avions gros porteurs disponible de sécurité civile en France. Il lui demande notamment de lui préciser le nombre de Dash en activité et les commandes en cours. Quels sont les choix retenus en matière de renouvellement des Trackers et des Canadairs, avec une précision faite sur les commandes en cours et les choix opérés ? Quel est le nombre d'hélicoptères sur l'ensemble du territoire français, en distinguant les hélicoptères de la sécurité civile, hospitaliers et de la gendarmerie et notamment si chaque département se voit doté d'un hélicoptère équipé du matériel urgence médicale ou si des mutualisations sont effectuées entre les hélicoptères hospitaliers, ceux de la gendarmerie et ceux de la sécurité civile ? Enfin, quel est le coût d'un hélicoptère de la sécurité civile à l'achat, le coût de maintenance et le coût de son armement médical ? Il lui demande de bien vouloir répondre à ces questions.

Sécurité routière
Manque inspecteurs auto-écoles

33444. – 27 octobre 2020. – **M. Bertrand Sorre** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le manque d'inspecteurs pour passer le permis de conduire partout en France. Suite au confinement, et ce même si ce problème était déjà existant, il y a aujourd'hui un embouteillage pour passer le permis de conduire. Selon l'Union nationale des indépendants de la conduite (Unic), près de 330 000 examens pratiques et théoriques ont été annulés en France pendant la période du confinement. À cela s'ajoutent de nouveaux candidats qui ont pu reprendre les cours dans les auto-écoles depuis le déconfinement faisant ainsi allonger la liste des candidats à l'examen. Pour les auto-écoles, il y a une saturation à tous les niveaux et notamment pour passer les épreuves du permis de conduire. Les délais sont rallongés et peuvent atteindre deux mois, les inscriptions sont quasi impossibles car les places sont attribuées au compte-gouttes dans tous les départements. De plus, les contraintes sanitaires impactent le déroulement des épreuves, actuellement les inspecteurs au permis de conduire ne peuvent faire passer que onze candidats par jour contre treize avant, soit 1 400 examens en moins par jour sur le territoire français. À terme, il est difficile pour les auto-écoles de supporter ces contraintes budgétaires et de temps pour faire face aux défaillances actuelles des conditions d'accueil des centres d'examen. Aussi, il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend renforcer le nombre d'inspecteurs à court voire moyen terme pour que les candidats à l'obtention de ce précieux sésame, qu'est le permis de conduire, puissent passer leurs examens dans des délais raisonnables.

Sécurité routière

Sécurité routière des voitures radars à conduite externalisée

33445. – 27 octobre 2020. – **Mme Sandrine Josso** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences en matière de sécurité routière du déploiement des voitures radars à conduite externalisée. D'une part, elle souhaiterait savoir si, sur les routes concernées par l'activité de ces véhicules, le nombre d'accidents est en diminution, et si leur gravité serait moindre. D'autre part, elle lui demande de bien vouloir lui préciser si cette externalisation a un effet sur la présence des forces de l'ordre sur la route et leur recentrage sur d'autres missions, telles que les contrôles ciblés d'alcoolémie ou de stupéfiants.

JEUNESSE ET ENGAGEMENT

Jeunes

Création de 190 000 emplois jeunes : modalité et nature des emplois

33363. – 27 octobre 2020. – **Mme Sabine Rubin** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargée de la jeunesse et de l'engagement**, sur la nature des 190 000 créations d'emplois destinés aux jeunes depuis septembre 2020, annoncées récemment. Mercredi 14 octobre 2020 au micro de *France Inter*, Mme la secrétaire d'État annonçait avoir permis la création de « 190 00 emplois » grâce au volet de son plan de relance consacré à la jeunesse. Pourtant, ce dispositif intitulé « 1 jeune 1 solution » ne fait ni référence uniquement à des emplois, dans le sens d'un contrat de travail salarié, ni référence à des embauches de long terme. D'une part, les investissements sont largement dirigés vers l'ouverture de missions de service civique, travail précaire rémunéré par une indemnité en deçà du SMIC partiellement financé par l'organisme d'accueil, qui n'ouvre ni au droit de chômage, ni aux cotisations de retraite. D'autre part, son plan inclut également des aides à la première embauche qui ne sont cependant valables que durant une période de six mois, seulement pour des contrats d'apprentissage et de professionnalisation. Selon Mme la députée, il conviendrait de considérer tel un « emploi » un contrat de travail pérenne et décemment rémunéré. Elle lui demande, en l'espèce, à partir de quel bilan quantifié elle s'appuie pour arguer de cette création de 190 000 emplois, et de quelle nature d'« emploi » il s'agit.

JUSTICE

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

N°s 23259 Jean-Pierre Pont ; 24073 Yves Blein ; 27599 Sébastien Huyghe ; 27897 Philippe Gosselin.

Élevage

Peine complémentaire d'interdiction d'exercer une activité professionnelle

33309. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-François Eliaou** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur sa politique concernant les peines complémentaires d'interdiction d'exercer une activité professionnelle. Depuis plusieurs années, M. le député, comme ses prédécesseurs, est alerté par les conchyliculteurs de sa circonscription concernant des vols de coquillages réitérés entre professionnels. Mais bien d'autres éleveurs sont victimes de vols d'animaux et les indemnisations sont rares, quand il y condamnation, et peu élevées au regard de l'investissement nécessaires à cette activité. Ainsi il souhaiterait lui demanders'il entend faire prononcer plus fréquemment les peines complémentaires d'interdiction d'exercer, comme le permet le code pénal ; En cette période de crise, il est important de garantir aux éleveurs les meilleures conditions possibles pour l'exercice de leur profession.

Internet

Lutte contre les contenus illicites en ligne et coopération des réseaux sociaux

33362. – 27 octobre 2020. – **M. Éric Bothorel** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la coopération des réseaux sociaux avec l'autorité judiciaire à des fins de détermination de l'identité des auteurs de contenus illicites sur internet. Aux termes du II de l'article 6 de la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la

confiance dans l'économie numérique, les personnes dont l'activité est d'offrir un accès à des services de communication au public en ligne sont en effet tenues de détenir et conserver « les données de nature à permettre l'identification de quiconque a contribué à la création du contenu ou de l'un des contenus des services dont elles sont prestataires » et l'autorité judiciaire peut requérir communication auprès des prestataires desdites données d'identification. Étant entendu dès lors que, en vertu de ces dispositions, seul le pseudonymat existe sur internet et qu'un équilibre a été recherché par le législateur entre la préservation de la liberté d'expression et les nécessités de l'enquête, l'efficacité de la réponse judiciaire contre les auteurs de contenus illicites sur internet dépend à la fois des moyens alloués à l'autorité judiciaire, des délais de jugement, des modalités d'utilisation de la procédure de réquisition et de la bonne coopération des réseaux sociaux. Sur ce dernier point, la célérité du traitement des affaires par l'autorité judiciaire française peut se heurter à la nécessité d'engager une longue procédure d'entraide judiciaire internationale lorsque le réseau social est domicilié à l'étranger, comme c'est le cas pour les plus importants d'entre eux. Une voie de progrès en la matière réside dans les engagements volontaires que peuvent prendre les réseaux sociaux pour communiquer les données d'identification sans délai et sans mobilisation de la procédure d'entraide. Mais ces engagements s'accompagnent nécessairement d'une marge d'appréciation laissée aux réseaux sociaux, qui peuvent ou non communiquer ces informations en fonction de considérations diverses, et notamment de la nature des faits litigieux. Ainsi, jusqu'à récemment, le réseau social Facebook ne communiquait à la justice française les adresses IP des internautes que pour les cas liés à l'apologie du terrorisme ou à des contenus à caractère pédo-pornographique. Depuis fin juin 2019 en revanche, l'entreprise s'est engagée à fournir ces adresses également lorsqu'elles sont utilisées pour diffuser des contenus haineux, comme l'homophobie, le racisme et l'antisémitisme. Face à la prolifération des contenus haineux sur internet et la nécessité pour l'autorité judiciaire de se saisir de toutes les facilités offertes par ce nouvel engagement, il lui demande d'en dresser le bilan depuis juillet 2019 et de préciser le nombre de demandes formulées par l'autorité judiciaire au réseau social Facebook, chaque mois, en les classifiant par types de contenus et selon qu'elles ont été satisfaites ou non.

Justice

Appartenance de l'Yonne au ressort de la cour d'appel de Paris

33365. – 27 octobre 2020. – **M. Guillaume Larrivé** rappelle à **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, que les différentes juridictions de l'Yonne relèvent aujourd'hui du ressort de la cour d'appel de Paris et non pas de celui de la cour d'appel de Dijon ou de Besançon, alors même qu'au plan administratif le département de l'Yonne appartient à la région Bourgogne-Franche-Comté et non pas à l'Île-de-France. Il lui semble nécessaire de maintenir cette singularité judiciaire car l'avenir de l'Yonne est d'être la Bourgogne aux portes de Paris. Le département est de plus en plus tourné vers la métropole francilienne, pour le meilleur (le développement économique, l'enseignement supérieur) comme pour le pire (le bassin de délinquance du sud francilien absorbe le nord de l'Yonne, autour de Sens, et descend désormais bien au-delà, jusqu'à Auxerre). Le maintien de l'appartenance au ressort de la cour d'appel de Paris n'est donc pas seulement le vœu unanime des acteurs territoriaux de l'Yonne, et notamment des magistrats comme des avocats ; il correspond profondément à ce qu'est aujourd'hui l'identité géographique et économique de l'Yonne et, plus encore, à la vision stratégique qui inscrit son avenir en coopération avec la métropole d'Île-de-France. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir confirmer que le Gouvernement entend maintenir l'appartenance de l'Yonne au ressort de la cour d'appel de Paris.

Justice

Délais de prescription des propos racistes, d'incitation à la haine sur internet

33366. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie Tamarelle-Verhaeghe** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'application de l'article 65-3 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse relatif aux délais de prescription des délits de propos racistes, négationnistes, diffamatoires ou d'incitation à la haine sur internet et les réseaux sociaux. Ces délits, comme ceux d'incitation à la haine sur internet et les réseaux sociaux, ont depuis la loi n° 2014-56 du 27 janvier 2014 un délai de prescription d'un an. Or il apparaît aujourd'hui que ce délai de prescription d'un an ne permet pas aux parquets de se saisir et aux associations de se porter partie civile. Mme la députée souhaiterait donc savoir si un rallongement des délais de prescription était envisagé pour permettre à la justice de lutter plus efficacement contre la parole raciste et l'incitation à la haine sur internet et les réseaux sociaux. Par ailleurs, suite à l'assassinat d'un professeur, le 16 octobre 2020 et de l'incitation à la haine propagée sur les réseaux sociaux en amont de ce tragique évènement, elle souhaite connaître la feuille de route du « parquet numérique spécialisé » annoncé par M. le garde des sceaux le 20 octobre 2020 lors des questions au Gouvernement.

Justice
Paiement des frais de justice en cas d'insolvabilité

33367. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Petit** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'accès juste et équitable de tous les citoyens à la justice française, notamment l'attribution du paiement des frais de justice dans le cas d'un défendeur insolvable, soit la personne contre laquelle est intentée l'action judiciaire. En effet, le principe de droit s'appliquant aux cas de frais de justice en France est le suivant : la partie perdante du procès doit financer les frais de justice (dont les avocats et les huissiers, par exemple). Seulement, il arrive régulièrement que la partie perdante, chargée donc de supporter les frais de justice, soit « insolvable » : c'est-à-dire qu'elle n'est pas en état de faire face à ses obligations financières. Mme la députée a été alerté sur ce sujet par plusieurs citoyens de sa circonscription, qui se sont fait escroquer et à la sortie du procès ont dû assumer le paiement de leurs frais de justice alors qu'ils l'avaient remporté. Ceci constitue pour les victimes une charge financière non négligeable (souvent de plusieurs milliers d'euros) et illustre l'inégalité d'accès au système judiciaire français et le manque d'équité de celui-ci. Mme la députée souligne que l'égalité d'accès à la justice française doit demeurer une priorité : en effet, de tels frais ne peuvent pas être assumés par tous les citoyens, surtout pour les victimes si le défendeur est insolvable. Ces cas qui se multiplient appellent à une remise en question du modèle de justice français, qui manque d'équité, de facilité d'accès et de rapidité. Elle l'interroge donc pour connaître ses intentions concernant les situations d'insolvabilité, qui implique plus largement une inégalité d'accès des citoyens au système judiciaire français.

Moyens de paiement
Absence de contrôle dans le cadre des procurations bancaires

33380. – 27 octobre 2020. – **M. Paul Molac** appelle l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'absence de contrôle dans le cadre des procurations bancaires, dispositif exclusivement basé sur la confiance pouvant conduire au recel successoral. En effet, il arrive fréquemment que des personnes âgées, dont l'état de santé régresse, demandent de l'aide à leurs proches afin de gérer leurs dépenses et leurs comptes en banque. Dans ce cadre, possibilité leur est offerte d'établir des procurations bancaires au nom d'un de leurs enfants. Celui-ci, mandataire, a alors des droits sur un ou plusieurs comptes bancaires afin de lui permettre d'administrer les dépenses courantes en faveur de la personne titulaire du ou des comptes. Il peut ainsi assister son ou ses parents dans la gestion de leur budget en procédant notamment aux achats correspondant à leurs besoins et aux dépenses nécessaires dans leur vie quotidienne. Cependant certains enfants abusent de ce droit, jusqu'à détourner sciemment de l'argent en leur faveur, rompant l'égalité de partage au moment de la succession avec leurs frères et sœurs. C'est ce que l'on nomme communément un recel de partage. C'est pourquoi il souhaiterait savoir quelles mesures de contrôle pourraient être mises en place afin d'éviter tout abus de confiance et détournement de fonds dans le cadre de procurations bancaires.

Nationalité
Conditions d'acquisition de la nationalité française

33388. – 27 octobre 2020. – **M. Yves Hemedinger** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la nécessité de faire évoluer l'arsenal législatif pour lutter contre le terrorisme islamique qui frappe si durement la France depuis plusieurs années et dont les évènements tragiques du vendredi 16 octobre 2020 à Conflans-Sainte-Honorine ne sont que le dernier exemple en date. De nombreuses mesures sont nécessaire pour faire respecter les lois de la République, améliorer les capacités de renseignements et de fichage, faire évoluer les sanctions et adapter les règles d'expulsions du territoire. Faire République passe aussi par des symboles forts : devenir Français, le vouloir et le mériter. Il convient donc de réfléchir notamment aux règles qui régissent les conditions d'acquisition de la nationalité française à raison de la naissance et de la résidence en France des enfants nés en France de parents étrangers. Le 1er mars 2019, le décret n° 2019-136 du 27 février 2019 relatif aux conditions d'acquisition de la nationalité française à raison de la naissance et de la résidence en France des enfants nés à Mayotte de parents étrangers entrait en vigueur. Celui-ci prévoit notamment au second alinéa de l'article 1er que, pour l'acquisition de la nationalité française, l'un des deux parents au moins doit désormais justifier d'un titre de séjour régulier sous couvert duquel il séjourne, depuis au moins trois mois en France à la date de la naissance de l'enfant. Les raisons de la mise en œuvre par le Gouvernement de ce décret de 2019 sont d'une autre nature que celle soulevée dans cette question ; néanmoins, l'élargissement de cette mesure à l'ensemble du territoire national

pourrait être une première réponse transitoire aux attentes des Français. Il souhaite donc savoir dans quelles conditions ce décret pourrait être modifié pour que son application concerne désormais l'ensemble du territoire national.

Réfugiés et apatrides

Sur le statut de réfugié accordé à la famille du terroriste de Conflans

33430. – 27 octobre 2020. – **M. Bruno Bilde** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la présence en France du terroriste islamiste tchétchène Abdoulakh Anzorov. À l'aune des éléments qui ont notamment été communiqués par le journal *Le Parisien*, il apparaît que la famille du bourreau du professeur Samuel Paty n'aurait jamais dû être accueillie en France. En effet, le 19 novembre 2010, le père du barbare islamiste s'était vu refuser le statut de réfugié par l'Office français pour la protection des réfugiés et des apatrides. Malgré un contexte international extrêmement favorable où 45 % des demandes de protection émanant de ressortissants de Tchétchénie étaient accordées, l'Ofpra n'a pas été convaincu par l'audition de M. Anzorov et, par conséquent, lui a refusé le sésame tant convoité pour bénéficier de la protection de l'État français et de l'hospitalité du peuple français. Pourtant, quelques mois après, le 25 mars 2011, la Cour nationale du droit d'asile (CNDA), en appel, lui accordait le statut de réfugié ainsi qu'à son fils, qui obtiendrait une carte de séjour de dix ans automatiquement à sa majorité soit en mars 2020, 7 mois avant qu'il ne passe à l'acte devant le collège de Conflans-Sainte-Honorine. Ainsi, trois juges français sont allés contre la décision de l'Ofpra pour autoriser une famille tchétchène à s'installer en France avec les conséquences effroyables que l'on connaît. Ces juges endossent aujourd'hui une part de responsabilité dans le drame de la décapitation de Samuel Paty. Alors que près de la moitié des demandes d'asile tchétchènes étaient validées par l'Ofpra, comment ont-ils pu considérer après un recours que les motivations contestables du père d'Abdoulakh Anzorov étaient justifiées et pertinentes ? Il souhaite savoir s'il va demander demander une enquête pour faire toute la lumière sur les raisons qui ont poussé la Cour nationale du droit d'asile à rendre cette terrible décision responsable aujourd'hui de la douleur d'un petit garçon de quatre ans qui ne verra plus jamais son père.

LOGEMENT

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

N° 5672 Guillaume Garot.

Bâtiment et travaux publics

Délais d'attente pour les études géotechniques

33287. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Henriet** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement**, sur l'application de l'article R. 112-10 du code de la construction et de l'habitation rendant obligatoire une étude géotechnique en application de l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif aux techniques particulières de construction dans les zones exposées au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols. Or les entreprises qui ont l'agrément ne sont aujourd'hui pas assez nombreuses, ce qui impose des délais de plusieurs mois aux propriétaires fonciers vendant des terrains à construire. À l'heure où le plan de relance de l'économie française veut soutenir les entreprises, des chantiers sont en attente des conclusions des études géotechniques préalables aux ventes de terrains. Il lui demande les mesures qu'elle entend prendre pour répondre à cette situation.

Logement

PLF 2021 et mixité dans les quartiers

33371. – 27 octobre 2020. – **Mme Jacqueline Maquet** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement**, sur la question de la mixité dans les quartiers. Le 2 octobre 2020, le Président de la République indiquait : « Nous avons nous-mêmes construit notre propre séparatisme. C'est celui de nos quartiers, c'est la ghettoïsation que notre République, avec les meilleures intentions du monde, a laissé faire. C'est-à-dire que nous avons eu une politique de peuplement qui a concentré la misère et les difficultés. Nous avons créé ainsi des quartiers où la promesse de la République n'a plus été tenue ». Mme la

députée considère, en effet, que les quartiers ont grand besoin de mixité. Cet objectif est d'ailleurs partagé par les bailleurs, mais ces derniers se jugent insuffisamment accompagnés dans sa réalisation. Ce sentiment est enfin confirmé par la Cour des comptes. Elle souhaiterait donc savoir, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, dans quelle mesure les crédits de la mission « logement » seront suffisants pour répondre à cet objectif ambitieux. Celui-ci fait des politiques de peuplement renouvelées un des enjeux de la France unie. Elle souhaite connaître son avis sur le sujet.

Logement

Risques liés aux investissements locatifs défiscalisés

33372. – 27 octobre 2020. – **M. Sylvain Maillard** interroge **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, chargée du logement**, sur le sujet des investissements locatifs défiscalisés. Alerté par certains citoyens de la circonscription, M. le député souhaiterait notamment savoir quelles garanties sont à l'étude pour mieux protéger les particuliers qui investissent dans ce type de structure. En effet, les particuliers s'engagent souvent dans ce type de logement suite au démarchage de conseillers en patrimoine (qu'un rapport de la Cour des comptes de mars 2019 qualifie de « vendeurs de défiscalisation », citant la direction de la législation fiscale) et qui font valoir les avantages fiscaux à investir dans ce domaine. Le bien, vendu à un prix supérieur à sa valeur intrinsèque grâce à l'attrait d'une réduction d'impôts, est couplé à un bail de location de long terme ; or, le loyer étant proportionnel au prix de vente, celui-ci est également trop élevé, si bien que le locataire se trouve souvent dans l'incapacité de s'acquitter des mensualités au bout de quelques mois. Outre que l'efficacité de ce type d'investissement pour la création de logements fait débat, M. le député s'inquiète du manque d'information des particuliers sur les risques liés à ce type de contrats de logement, certains établissements bancaires ne transmettant pas forcément un degré d'information suffisant sur le sujet alors qu'ils sont sollicités pour accorder les fonds nécessaires à ces transactions. Aussi, il souhaiterait savoir comment les pouvoirs publics entendent mieux informer les particuliers des risques liés aux investissements locatifs défiscalisés et quels dispositifs pourraient être envisagés afin de mieux encadrer les dérives que ce type de système engendre.

MÉMOIRE ET ANCIENS COMBATTANTS

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

N°s 27972 Philippe Gosselin ; 31218 Christophe Blanchet.

Anciens combattants et victimes de guerre

Reconnaissance des orphelins de guerre et pupilles de la Nation

33280. – 27 octobre 2020. – **Mme Jeanine Dubié** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants**, sur la situation de certains orphelins de guerre et pupilles de la Nation. En effet, l'État français a successivement reconnu un droit à indemnisation des orphelins dont les parents ont été victimes de persécutions antisémites et racistes pendant la Seconde Guerre mondiale (décret n° 2000-657 du 13 juillet 2000) et des orphelins dont les parents ont été victimes de la barbarie nazie (décret n° 2004-751 du 27 juillet 2004). Une troisième catégorie de pupilles de la Nation sollicite depuis longtemps une reconnaissance de la part de l'État, celle des orphelins dont les parents sont morts pour faits de guerre et reconnus par la mention marginale portée sur les registres d'état civil « mort pour la France ». Aucune raison objective ne semble justifier l'exclusion d'une partie des pupilles de la Nation qui s'estiment ainsi discriminés. Elle lui demande donc si elle envisage de prendre des mesures étendant à cette catégorie d'orphelins les dispositions qui ont été prises en faveur des autres orphelins de guerre et pupilles de la Nation.

PERSONNES HANDICAPÉES

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

N°s 5691 Marc Delatte ; 21064 Marc Delatte.

Élus

Situation des élus locaux porteurs de handicap

33311. – 27 octobre 2020. – **Mme Cécile Rilhac** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur la situation des élus locaux porteurs de handicap. Force est de constater que des actions sont menées afin de favoriser la représentativité des personnes handicapées dans les instances politiques locales. Il est indispensable que cet effort, très appréciable, s'accompagne de mesures visant à donner aux élus locaux porteurs de handicap les moyens d'assurer au mieux leur mandat. En effet, l'exercice d'un mandat local implique des gages de présence, de participation et d'investissement que certains élus porteurs de handicap ne sont en mesure d'honorer qu'à la condition de bénéficier d'aides nécessaires : aménagements particuliers, matériel adapté, recours à des aides humaines, etc. Ces aides ont un coût non négligeable qu'il est parfois difficile d'assumer. La loi relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique avait apporté un début de réponse à cette problématique en permettant aux maires, aux adjoints et aux conseillers municipaux porteurs de handicap de cumuler indemnités de fonction et allocation adultes handicapés, une mesure qui va dans le bon sens. Aussi, elle lui demande des précisions sur les dispositions prévues pour la prise en charge des besoins particuliers des élus locaux porteurs de handicap.

Personnes handicapées

Accompagnement des personnes handicapées

33395. – 27 octobre 2020. – **Mme Emmanuelle Anthoine** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur la situation des personnes handicapées n'ayant pas accès à un accompagnement. En septembre 2020, dans la Drôme, 404 personnes handicapées ne sont pas accompagnées dans des organismes dédiés. Des centaines de familles se retrouvent alors seules pour l'accompagnement du handicap de leur proche. Elles sont confrontées à un véritable parcours du combattant à l'issue duquel il leur est annoncé qu'il n'y a pas de place. De nombreux jeunes handicapés bénéficient de la protection introduite par l'amendement Creton qui permet de maintenir en institut médico-éducatif (IME) les jeunes de plus de 20 ans en attente d'une solution adaptée. Cette mesure se répercute sur les enfants qui ont besoin d'entrer en IME. Dans la Drôme, 192 enfants sont en attente d'une place. Lors de la rentrée de septembre 2019, 257 enfants handicapés restaient sans solution. Il s'agit d'un problème structurel et persistant. Les jeunes retraités d'établissement de service d'aide par le travail (ESAT) n'ont plus la possibilité de rester en foyer d'hébergement et se trouvent donc exclus de ces moyens de prise en charge. Cette situation est inacceptable. Elle prive les personnes handicapées de leurs droits. Avec tous les moyens qui ont été déployés dans le cadre du plan de relance, il est regrettable que des fonds n'aient pas été prévus pour répondre aux besoins de solutions pour les personnes handicapées. Le manque de solutions conduisant de nombreux parents à ne pas pouvoir occuper un emploi afin de pouvoir s'occuper de leur proche handicapé, de tels financements avaient ainsi toute leur place dans le cadre du plan de relance. Aussi, elle aimerait connaître les moyens que le Gouvernement entend déployer afin de mettre fin à cette situation et d'assurer un meilleur accompagnement des personnes handicapées.

Personnes handicapées

Habitat inclusif et normes ERP

33396. – 27 octobre 2020. – **Mme Sandrine Le Feur** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur les normes de sécurité incendie dans les résidences d'habitat inclusif accueillant des personnes porteuses d'un handicap. Les lois de 2002 et 2005 portant sur la prise en compte du projet de vie de la personne et le virage inclusif à opérer sur son accompagnement font la promotion de l'habitat inclusif. Plus récemment, l'article 45 de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite loi ELAN) vise également à développer l'habitat inclusif. L'habitat inclusif s'adresse aux personnes âgées et aux personnes handicapées qui font le choix, à titre de résidence principale, d'un mode d'habitat regroupé, entre elles ou avec d'autres personnes. Ce mode d'habitat est assorti d'un projet de vie sociale et partagée. Il s'agit d'une alternative tant à la vie à domicile qu'à la vie en établissement, où les habitants vivent dans des espaces privatifs tout en partageant des espaces communs et un projet de vie sociale. Aujourd'hui, le développement de l'habitat inclusif dédié aux personnes en situation de handicap est contraint par la réglementation incendie qui classe systématiquement les résidences accueillant ces personnes en établissement recevant du public (ERP) de type J. Cette classification oblige notamment à concevoir des bâtiments selon les normes de cette catégorie et donc à prévoir une surveillance de nuit permanente 7 jours sur 7. Ces obligations

pèsent lourdement sur les budgets des résidences et contraignent la réhabilitation de certaines habitations ou logements collectifs en résidence destinée à accueillir ces publics. Il existe toutefois un assouplissement de la réglementation incendie pour les ERP destinés aux personnes âgées puisque la circulaire DDSC/DGAS/DGUHC n° 2007-36 du 15 mai 2007 laisse la possibilité pour les résidences accueillant des personnes âgées ayant un niveau d'autonomie encadré de relever de la réglementation « habitation ». Cette souplesse n'a cependant pas été prévue pour les résidences dédiées aux personnes handicapées, qui pourtant, elles aussi, peuvent justifier en fonction de leur handicap d'un degré d'autonomie. Tout en continuant de préserver au maximum la sécurité des résidents en situation de handicap, il semble possible, dans l'objectif de tendre vers une société plus inclusive, de lever certains freins au développement de formes d'habitat inclusif telles que l'habitat collectif intermédiaire (habitats groupés, résidences, etc.). Elle l'interroge sur la possibilité d'assouplir la réglementation incendie pour les résidences hébergeant des personnes handicapées, en tenant compte du niveau d'autonomie des résidents à l'instar des résidences pour personnes âgées.

Personnes handicapées
L'outil numérique pour les enfants atteints de trouble « dys »

33397. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur l'utilisation d'outils numériques pour les élèves en situation de handicap. Depuis quelques années, de nouveaux outils ont été développés afin de faciliter l'apprentissage des élèves atteints de troubles « dys » (dyslexique, dysorthographique, dyscalculie etc.). Ces derniers sont formés à l'utilisation de ces outils par un ergothérapeute. La rééducation ergonomique vise à leur apprendre à utiliser le clavier ou à enregistrer des documents ; or ces élèves souffrent de troubles pouvant être spécifiques à l'acquisition du langage écrit ou au développement des processus attentionnels ou exécutifs. L'outil numérique n'est pas utilisé, les élèves en situation de handicap refusant l'usage du logiciel pour des raisons non ergonomiques. Les médecins spécialistes sur les troubles de l'apprentissage ne recommandent d'ailleurs plus cet outil. Mme la députée attire l'attention de Mme la secrétaire d'État sur les lacunes en termes d'accompagnement pour les élèves en situation de handicap et leur famille en ce qui concerne l'utilisation des outils mis à leur disposition. Elle invite à repenser les possibilités d'usage de l'outil informatique et des logiciels de compensation auprès des enfants « dys ». Elle lui demande sa position sur ce sujet.

Personnes handicapées
Perte de l'allocation MVA, conditionnée à la suppression de l'APL accession

33398. – 27 octobre 2020. – **M. Bertrand Sorre** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur les effets induits liés aux règles d'attribution de l'allocation MVA (majoration pour la vie autonome). L'une des cinq conditions d'attribution de cette allocation est de percevoir une aide au logement (APL ou allocation logement sociale ou familiale). Avec la suppression de l'APL accession à la propriété, de nombreux bénéficiaires de l'AAH vont devoir rester locataires. Non seulement ils ne percevront plus l'APL accession, mais cette suppression a un effet indirect : elle prive les candidats à la propriété d'une aide de 104 euros par mois que constitue la MVA. Aussi, il souhaiterait savoir quelles mesures correctives relatives au calcul de l'allocation MVA le Gouvernement envisage de mettre en place.

Personnes handicapées
Recharge de véhicules électriques et places réservées aux personnes handicapées

33400. – 27 octobre 2020. – **M. Gwendal Rouillard** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur la compatibilité des bornes de recharge destinées aux véhicules électriques et les normes d'accessibilité aux personnes en situation de handicap. La France visant 100 000 points de recharge d'ici 2022 pour un million de véhicules électriques et hybrides attendus, l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales publié au *Journal officiel* le 24 décembre 2019 est venu préciser que « sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées ». Il souhaite l'interroger sur l'inquiétude que suscite l'absence de places réservées d'une part et d'autre part sur le pourcentage qui pourrait être arrêté.

Personnes handicapées
Revenus des retraités handicapés

33401. – 27 octobre 2020. – **Mme Aina Kuric** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées**, sur la situation des bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés qui font valoir leur droit à la retraite. Les travailleurs handicapés font face à une baisse importante de leurs revenus lorsqu'ils prennent leur retraite et quittent leur poste dans un établissement et service d'aide par le travail (ESAT). Malheureusement, les travailleurs handicapés qui doivent arrêter leur activité professionnelle conservent leur handicap. Or le coût de la vie ne diminue pas avec l'arrêt de leur travail et cela peut créer d'importants problèmes pour eux, notamment lorsqu'ils n'ont pas de proches aidants pour les accompagner au quotidien ou les aider financièrement. Tant qu'il travaille, le travailleur en ESAT qui vit seul et n'a pas d'enfants touche un salaire de base, une aide au poste et un complément d'AAH pour un total de 100 % du SMIC. Sa référence est donc le SMIC, c'est-à-dire 1 539,42 euros (SMIC brut actuel). À la retraite, ses revenus vont baisser beaucoup plus que pour un travailleur en milieu ordinaire. Le montant de sa retraite sera calculé, en suivant les règles du régime général du secteur privé, uniquement à partir de son salaire de base et de l'aide au poste (en clair, ce qui apparaît sur la fiche de paie, au grand maximum 800 euros brut). Le complément d'AAH étant une aide et pas un salaire, il n'est pas pris en compte. Le montant de sa retraite sera par conséquent très faible et lui donnera droit à un complément d'AAH pour un total ne dépassant pas 100 % de l'AAH (et non plus du SMIC). La référence sera ainsi l'AAH, c'est-à-dire près de 900 euros net (montant pour une personne seule). Aussi, elle souhaiterait savoir s'il peut être envisagé d'augmenter le complément d'AAH perçu par les retraités handicapés pour faire arriver leur rémunération à l'équivalent d'un SMIC net, soit 1 200 euros. Ce revenu leur permettrait de vivre dignement. Si cela s'avère impossible, pourquoi ne pas leur permettre de bénéficier de la CMU pour pouvoir couvrir leurs besoins en soins médicaux ? Elle lui demande sa position sur ce sujet.

PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES

Banques et établissements financiers
Difficultés des intermédiaires en opérations de banque et services de paiement

33286. – 27 octobre 2020. – **Mme Muriel Roques-Etienne** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des petites et moyennes entreprises**, sur les difficultés des intermédiaires en opérations de banque et services de paiement. Outre les difficultés économiques faisant suite à l'épidémie de covid-19 qui ont impacté l'ensemble des entreprises, il semblerait que le secteur du courtage soit en prise avec d'autres problématiques suscitant l'inquiétude de ses professionnels. D'une part, les recommandations à la stabilité financière de la Banque de France auprès des banques françaises, suivant le Haut Conseil de stabilité financière en matière de durée et de charge du crédit immobilier, contraignent leur potentiel de négociation et de marge. D'autre part, il semblerait que nombre de banques revoient, limitent ou suppriment leurs partenariats avec les courtiers notamment indépendants, ne leur permettant plus de déposer des demandes de prêts chez elles. Rappelant que 52 % des emprunteurs sollicitent un cabinet de courtage pour obtenir un crédit immobilier, il est à noter que ceux-ci maillent le territoire national afin de proposer à leurs clients un conseil et un suivi personnalisé, une plus grande liberté de choix entre établissements bancaires selon le principe de libre concurrence, un accès facilité au crédit immobilier et des gains de pouvoir d'achat en œuvrant sur les taux de crédit et coûts des assurances emprunteurs ou en renégociant des prêts en cours. Dans l'intérêt des courtiers et de l'ensemble de leurs clients, elle souhaite le sensibiliser aux difficultés du secteur du courtage et l'encourager à en prendre compte à l'heure de l'élaboration de la prochaine loi de finances. Elle lui demande sa position sur ce sujet.

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.

RELATIONS AVEC LE PARLEMENT ET PARTICIPATION CITOYENNE

Parlement
Discussion annuelle sur la question migratoire

33391. – 27 octobre 2020. – **Mme Emmanuelle Ménard** interroge **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne**, sur l'organisation de la discussion relative à la question migratoire qui doit avoir lieu chaque année à l'Assemblée nationale. Cet engagement a été pris par le Gouvernement le 18 septembre 2019 et annoncé après un conseil des ministres par Mme Sibeth Ndiaye, alors porte-parole du Gouvernement : « le débat sur l'immigration sera annuel et aura vocation à discuter dans le calme (…) de la stratégie migratoire de notre pays ». Le Président de la République avait lui-même mis au cœur du débat public organisé partout en France au printemps 2019 cette question dans sa lettre aux Français du 13 janvier 2019, quand il avait écrit : « le droit d'asile, qui ne saurait être remis en cause, […] est aujourd'hui une tradition […] bousculée par des tensions et des doutes liés à l'immigration et aux défaillances de notre système d'intégration ». L'attentat islamiste de Conflans-Sainte-Honorine vient de mettre en lumière le cancer que l'islamisme radical fait peser sur la République. Il s'agit d'un attentat directement lié à la question de l'immigration puisque le terroriste avait le statut de réfugié politique en France. Elle souhaite donc savoir s'il a la volonté de mettre rapidement cette discussion à l'agenda du Parlement.

Parlement
Taux de réponse aux questions écrites parlementaires

33392. – 27 octobre 2020. – **M. Christophe Blanchet** interroge **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne**, sur les questions écrites parlementaires restées sans réponse du Gouvernement. Après recherche sur le site internet de l'Assemblée nationale, il apparaît qu'à ce jour 31 940 questions écrites (non retirées) ont été déposées par les députés, dont 8 656 en attente de réponse, soit 27 %. Sur ces questions sans réponse, 1 108 ont été déposées depuis le 4 août 2020. Au total, 23 % des questions écrites sont toujours aujourd'hui sans réponse après deux mois. Si on est loin des dérives des années passées, où, par exemple, plus de 65 000 QE avaient été déposées rien que dans la première moitié de la précédente mandature, ce taux paraît bien insatisfaisant. Ainsi, alors qu'avec moins de 11 000 QE annuelles on est retombé à un rythme inférieur à celui de l'année 1994, qui avait compté 12 000 questions, le taux de réponse de la législature 1993-1997 était de 96 %, soit bien supérieur à celui que l'on connaît. Enfin, la procédure des « questions signalées », qui permet aux présidents de groupe de choisir des questions qui sont « signalées » dans le *Journal officiel* et auxquelles les ministres s'engagent à répondre dans un délai de dix jours, ne semblait pas efficace lors des précédentes mandatures. Le site internet de l'Assemblée nationale la qualifie même de « grippée » depuis la XIIIème législature, sans que l'on sache aujourd'hui si elle s'est améliorée. Il semble donc qu'en limitant le nombre de questions écrites qu'ils s'autorisent, les députés ont consenti à un important sacrifice pour le bon fonctionnement des institutions et on peut donc estimer que la notable amélioration de ces dernières années est essentiellement due à leurs efforts. Dès lors, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte entreprendre afin d'améliorer le taux de réponse des questions écrites et, d'une manière générale, de favoriser les outils d'évaluation et de contrôle parlementaire.

RETRAITES ET SANTÉ AU TRAVAIL

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

N° 23568 Marc Delatte.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

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

Nos 1710 Mme George Pau-Langevin ; 10900 Mme George Pau-Langevin ; 14212 Jean-Louis Touraine ; 16544 Guillaume Garot ; 16631 Jean-Claude Leclabart ; 16646 Marc Delatte ; 17134 Marc Delatte ; 19599 Marc Delatte ; 20316 Mme Aurore Bergé ; 23507 Mme George Pau-Langevin ; 23551 Mme Marie-Pierre Rixain ; 23934 Marc Delatte ; 26354 Marc Delatte ; 26423 Mme Aurore Bergé ; 26948 Pierre Cabaré ; 26974 Marc Delatte ; 27892 Philippe Gosselin ; 27898 Pierre Cabaré ; 27960 Christophe Naegelen ; 28018 Philippe Gosselin ; 28782 Pierre Cabaré ; 30968 Pierre Cabaré ; 31170 Christophe Jerretie.

Accidents du travail et maladies professionnelles
Reconnaissance en maladie professionnelle du covid des soignants

33268. – 27 octobre 2020. – **M. Yves Hemedinger** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les discriminations consécutives au décret n° 2020-1131 du 14 septembre 2020 relatif à la reconnaissance en maladie professionnelle. Au plus fort de la crise sanitaire sur la covid-19, M. le ministre affirmait dans une allocution que « tous les soignants ayant contracté la maladie bénéficieraient de la reconnaissance de maladie professionnelle avec une automaticité. » La réalité du décret sur les conditions d'obtention de cette reconnaissance est tout autre, puisqu'elle concerne uniquement les « affections respiratoires aiguës causées par une infection au SARS-CoV2, confirmée par examen biologique ou scanner ou, à défaut, par une histoire clinique documentée (compte rendu d'hospitalisation, documents médicaux) et ayant nécessité une oxygénothérapie ou toute autre forme d'assistance respiratoire, attestée par des comptes rendus médicaux, ou ayant entraîné le décès ». M. le député souhaite donc savoir dans quelles conditions ce décret pourrait être modifié pour rétablir l'équité entre les soignants. En effet nombre d'agents ont été hospitalisés ou soignés à domicile, sans pour autant être placés, sous oxygène et qui pour autant nécessiteront un suivi médical plus ou moins long. En Alsace, région particulièrement touché dès le mois mars 2020, beaucoup de professionnels sont frappés par cette discrimination. Il lui demande sa position sur ce sujet.

Assurance maladie maternité
Difficultés d'accès aux soins en optique

33283. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Noëlle Battistel** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés d'accès aux soins en optique. Les troubles de la vue sont les atteintes sensorielles les plus fréquentes, en témoigne le constat selon lequel ils touchent trois adultes sur quatre et 97 % des personnes âgées de plus de 60 ans. Pourtant, l'optique est le deuxième soin auquel les Français renoncent le plus. À l'aune de ces constats, il apparaît urgent et nécessaire d'améliorer considérablement l'offre et l'accès aux soins et aux équipements dans la filière visuelle. Si le plan 100 % santé en optique, entré en vigueur le 1er janvier 2020, entend répondre à une partie du problème, il ne constitue pas pour autant la seule et unique solution. Certes, ce plan a rendu les équipements plus abordables mais les difficultés d'accès aux soins demeurent. À cela s'ajoutent d'importantes disparités territoriales. Les délais d'attente pour une consultation ophtalmologique variant fortement d'un territoire à un autre. Elle lui demande de préciser ce que le Gouvernement entend mettre en œuvre afin de résoudre ces difficultés d'accès aux soins en optique et de garantir un égal accès sur l'ensemble du territoire.

Commerce et artisanat
Organisation des marchés de Noël

33296. – 27 octobre 2020. – **M. Yves Hemedinger** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la nécessité d'une prise de position claire concernant l'organisation des marchés de Noël. Avec la dégradation de la situation sanitaire en France, de plus en plus de festivals et de manifestations sont déjà annulés. Face à cette situation incertaine, certains villages ont déjà pris la décision d'annuler leurs marchés de Noël. Les marchés de Noël sont une tradition importante en Alsace, avec de fortes retombées économiques pour les artisans locaux, qui y réalisent la plus grande partie de leur chiffre d'affaires. C'est un temps fort pour les villages et les villes de la région, comme pour la population, particulièrement attachée à ces festivités et traditions locales. L'absence de position claire de la part du Gouvernement sur le sujet est problématique. Les entreprises, les artisans locaux, les

collectivités ainsi que la population, attendent une ligne de conduite claire, leur permettant de s'organiser et de s'adapter le cas échéant.Il souhaite donc savoir quand le Gouvernement envisage de donner sa décision concernant la tenue des marchés de Noël et quelles sont les situations qui pourront être envisagées pour maintenir cette tradition locale.

Contraception

Stérilets défectueux

33299. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la pose de stérilets défectueux en France entre 2014 et 2019. Durant cette période, près de 100 000 dispositifs intra-utérins potentiellement dangereux ont été vendus et posés. Ces stérilets, fabriqués à Barcelone par l'entreprise Eurogine, sont exportés dans le monde entier et ont été introduits sur le marché français en 2010 par la société Euromédial. Dès 2014, des casses de stérilets sont constatées lors de leur retrait, et des symptômes inhabituels sont rapportés par de nombreuses femmes : douleurs intenses, saignements intempestifs, grossesses non désirées. Ces témoignages illustrent la fragilité du dispositif : les branches et débris fissurés se meuvent alors *in utero* et peuvent se planter dans la paroi utérine ou sur l'ovaire, causant des douleurs importantes et des dysfonctionnements internes notables. En mars 2018, le fabricant effectue un premier rappel de lots « préventif », et en novembre 2019, l'Agence nationale de sécurité du médicament (ANSM) retire définitivement le dispositif du marché. Si ce retrait signe l'arrêt des poses de stérilets défectueux, les femmes n'ont, la plupart du temps, même pas été prévenues des risques encourus. Dans la mesure où les fragilités du dispositif se manifestent en moyenne trois ans après la pose, certains gynécologues estiment que le milieu médical doit se préparer à constater de nombreux incidents dans les mois et les années à venir. Aussi, elle souhaiterait connaître les dispositions que son ministère entend instaurer pour informer au mieux l'ensemble des femmes qui portent ce dispositif défaillant et leur garantir une santé sexuelle et reproductive sereine et sécurisée.

Enfants

Renouvellement du plan de périnatalité en France

33320. – 27 octobre 2020. – **Mme Typhanie Degois** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le renouvellement du plan de périnatalité français. Créés en 1970, les plans de périnatalité visent à organiser les soins afin d'augmenter la sécurité de la mère et du nouveau-né et de permettre à chacun de recevoir des soins adaptés à son niveau de risque. Le dernier plan de périnatalité, présenté en 2004, devait initialement s'appliquer uniquement pour la période 2005-2007. Malgré la publication d'une évaluation du plan en 2010 et d'un rapport de la Cour des comptes sur la politique de périnatalité en France en 2017, indiquant que les performances de la France en ce domaine restaient moyennes comparées à celles des autres pays développés, ce plan de périnatalité demeure en application, n'ayant jamais été renouvelé. Par ailleurs, l'évaluation rendue en 2010 contenait différentes recommandations comme le renforcement de l'accompagnement postnatal ou une meilleure reconnaissance des sages-femmes et puéricultrices. En l'absence de mise en œuvre d'un nouveau plan de périnatalité, il n'est pas possible de connaître les suites données à ces recommandations. Par conséquent, dans un contexte où les méthodes de suivi des femmes enceintes ont évolué depuis 2007 avec, entre autres, la réduction du nombre de maternités ou l'expérimentation des maisons de naissance, il semble nécessaire de renouveler le plan de périnatalité. Dès lors, elle lui demande comment le Gouvernement entend adapter la politique de natalité française aux nouvelles pratiques de suivi de la grossesse et de l'accouchement et s'il entend mettre en œuvre un nouveau plan de périnatalité.

Femmes

Congé maternité

33341. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des femmes en congé de maternité et dont le salaire est supérieur au plafond de la sécurité sociale. Le maintien du revenu pendant le congé de maternité est assuré par un système de prévoyance composé d'une part obligatoire plafonnée provenant de la sécurité sociale et d'une part complémentaire liée à un contrat avec une institution de prévoyance. Cette part complémentaire est facultative, sauf si elle est imposée par un accord de branche ou une convention collective. Lorsque la salariée perçoit un salaire inférieur au plafond de la sécurité sociale (soit 3 377 euros brut par mois, ce qui concerne environ 95,1 % des salariées), le maintien du salaire ne génère aucun coût pour l'employeur. Pour les 4,9 % salariées restantes, si l'employeur a mis en place une prévoyance complémentaire, il contribue au moins à hauteur de 50 % des cotisations. Si aucun système de

prévoyance complémentaire n'est mis en place, l'employeur peut décider de compléter ou non le salaire de l'employée. Ainsi, pour presque 5 % des salariées, le congé de maternité peut constituer une perte notable de salaire ; un risque qui vient stigmatiser la grossesse et la maternité dans le milieu professionnel. C'est pourquoi BPW France, ONG qui œuvre en faveur de l'égalité professionnelle, propose de généraliser l'accès à une offre de prévoyance harmonisée qui permette de maintenir intégralement les revenus de toutes les femmes actives, quel que soit leur statut professionnel, au cours de leur congé de maternité. Ce, *via* des évolutions législatives permettant de cadrer l'harmonisation des offres de prévoyance complémentaire, d'imposer le respect de la mise en œuvre des contrats collectifs par les entreprises et ordres professionnels et de garantir un maintien des revenus par la prévoyance obligatoire pour les professions non fédérées. Aussi, elle l'interroge sur les moyens dont dispose son ministère afin de mettre en œuvre ces propositions.

Femmes

Masques durant les accouchements en période de covid-19

33343. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Petit** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la pénurie de matériel de protection au covid-19 dans les maternités françaises (masques FFP2, visières), qui implique l'obligation pour les femmes enceintes de porter un masque lors de leur accouchement. Mme la députée a été alertée par des sages-femmes de sa circonscription et par des membres de l'Organisation nationale syndicale des sages-femmes du cruel manque de matériel ainsi que du traumatisme des femmes accouchant masquées. Tout d'abord, Mme la députée souligne que la protection des sages-femmes et des professionnels de santé est primordiale : certaines sages-femmes sont vulnérables face au covid-19 et la priorité demeure de les protéger face à l'épidémie. Cependant, le port d'un masque FFP2 (qui protège le porteur à 95 %) et d'une visière protégerait les sages-femmes, et c'est alors le problème de pénurie de matériel qui est posé. Le manque de matériel de protection des maternités qui ne sont pas prioritaires pour en recevoir implique d'imposer le port du masque aux femmes pendant leur accouchement, ce qui constitue un traumatisme pour beaucoup d'entre elles. En effet, aujourd'hui, 80 % des maternités imposent le port du masque pendant l'accouchement pour protéger les sages-femmes, ce qui est contraire à la plupart des recommandations des professionnels de santé. L'OMS formule tout d'abord très clairement que « le port du masque est fortement déconseillé lors de la pratique d'une activité physique ». Force est de constater au travers des témoignages de nombreuses femmes depuis le mois de mars 2020 que le port du masque provoque des difficultés respiratoires, des étouffements, des vomissements. Ce même port du masque peut alors entraîner des complications : césariennes, épisiotomies, utilisation de forceps… Le Collège national des gynécologues obstétriciens de France a par ailleurs recommandé d'opter pour un équipement optimal des sages-femmes (masques FFP2 et visières) afin de faciliter les efforts expulsifs des femmes et de ne pas altérer leur expérience d'accouchement. Le collectif Stop aux violences obstétricales et gynécologiques dénonce une forme de violence obstétricale. Au Royaume-Uni et en Allemagne par exemple, les femmes sont dispensées du port du masque pendant leur accouchement et les maternités sont équipées. Elle l'interroge donc sur les directives sanitaires que compte prendre le Gouvernement face à l'absence de règles sur le sujet, qui crée la confusion dans les maternités et impose aux femmes de subir une forme de violence obstétricale.

Femmes

Port du masque lors des accouchements

33344. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés liées au port du masque lors des accouchements. En l'absence de consignes officielles de la part des autorités de santé, il revient à chaque équipe soignante au sein des maternités d'imposer ou non le port du masque lors des accouchements. S'il va sans dire que la décision de faire porter un masque aux parturientes est prise dans l'objectif de lutter contre la diffusion du coronavirus et de protéger la santé des équipes médicales, on ne peut faire abstraction des difficultés, voire des souffrances, exprimées par de nombreuses femmes à la suite de leur accouchement. Le collectif « Stop aux violences obstétricales et gynécologiques », dans un rapport d'enquête publié le 20 juillet 2020, fait ainsi état de 46 % de femmes ayant eu à accoucher avec un masque en France, entre le 15 février et le 31 mai 2020, et d'un millier de témoignages recueillis à la suite de leur appel lancé le 8 septembre 2020. Respiration entravée, sensations d'étouffement, hypoxie, nausées, autant de difficultés induites par le port du masque, qui empêche le travail normal de l'accouchement et complique le premier contact avec le nouveau-né. Ainsi, il semble peu opportun d'imposer le port du masque à des parturientes qui produisent un effort physique conséquent, notamment au moment de la poussée expulsive qui nécessite une respiration libre. Pour rappel, le port du masque est lui déconseillé lors de la pratique d'une activité physique. C'est pourquoi le

Collège national des sages-femmes, ainsi que le Collège national des gynécologues et obstétriciens appellent à privilégier le port d'un masque FFP2 et de lunettes de protection pour les soignants, plutôt que d'imposer le port d'un masque aux parturientes. Aussi, elle l'interroge pour connaître les recommandations de son ministère en la matière.

Femmes

Port du masque pendant l'accouchement

33345. – 27 octobre 2020. – **M. Cédric Villani** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation de femmes contraintes d'accoucher en portant le masque. S'il est parfaitement évident qu'il convient de prévenir toute contamination du personnel soignant à l'hôpital, le fait d'ajouter la contrainte du port du masque à une épreuve déjà extrêmement difficile l'est beaucoup moins. Les recommandations du Collège national des gynécologues et obstétriciens français (CNGOF), en date du 30 septembre 2020, sont d'ailleurs très claires : le masque ne peut être imposé aux patientes non positives au covid-19 ou asymptomatiques et lorsque la patiente ne porte pas de masque, le CNGOF recommande au personnel de porter un masque FFP2 de manière à assurer une protection maximale. Dans les faits pourtant, force est de constater que ces recommandations ne sont pas toujours suivies. Les plaintes d'équipes médicales ne disposant pas suffisamment de masques FFP2 sont récurrentes et les témoignages de femmes traumatisées par leur accouchement sont désormais légion : interdiction d'enlever le masque, insuffisances respiratoires, maux de tête, vomissements etc. Il s'agit là d'une situation très préoccupante, notamment au regard du caractère unique de la venue au monde d'un enfant, événement qui ne devrait pas être sujet aux mêmes contraintes sanitaires qu'une simple consultation. Il lui demande donc s'il compte prendre des mesures pour remédier à cette situation intolérable.

Femmes

Pour une meilleure prise en charge de la santé des femmes

33346. – 27 octobre 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les dernières données, à l'occasion de la journée mondiale contre la douleur du 19 octobre 2020, qui révèlent que la douleur des femmes est encore aujourd'hui minimisée par rapport à celle des hommes dans le milieu médical. Les études faites sur le sujet sont d'ailleurs basées sur le ressenti des hommes, quand bien même certaine pathologies concernent les femmes majoritairement ou exclusivement. Les docteurs Alain Gahagnon et Martin Winckler (« Tu comprendras ta douleur ») expliquent « que la douleur des femmes a tendance à être minimisée par le personnel médical, et que celles-ci sont par conséquent, en moyenne, moins bien soulagées que les hommes. ». « Il traîne encore l'idée que les femmes, lorsqu'elles disent leur douleur, la décriraient de façon moins factuelle, plus émotionnelle, bref, qu'elles en rajouteraient. ». Pour faire face à ces considération d'un autre temps, mais bien réelles, elle lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour mieux accompagner les femmes dans leur parcours de soins et plus particulièrement sur la gestion de la douleur.

Fonction publique hospitalière

Bénéficiaires des revalorisation de salaires Ségur

33347. – 27 octobre 2020. – **Mme Aina Kuric** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la question des fonds débloqués dans le cadre du Ségur de la santé et plus précisément sur les bénéficiaires de ces fonds. Le Ségur de la santé avait pour objectif de valoriser le travail des soignants qui ont été indispensables à la gestion de la crise sanitaire et de rendre la fonction publique hospitalière (FPH) plus attractive. De ce fait, les accords signés étaient censés concerner la totalité des agents qui y travaillent. Malheureusement, dans les faits et pour de multiples raisons, à l'exception des établissement d'hébergement pour les personnes âgées dépendantes (Ehpad), les établissements et services sociaux et médico-sociaux qui dépendent de la FPH sont exclus des accords du Ségur, qui ne concernent en l'état que le secteur sanitaire et les Ehpad. De plus, dans certains Ehpad, les conditions pour bénéficier des primes et revalorisations sont telles qu'un grand nombre d'agents n'ont pas pu en bénéficier. Ce sont ainsi plus de 28 000 agents de la FPH qui ne peuvent aujourd'hui pas bénéficier des conditions de revalorisation de leurs emplois, parmi lesquels notamment les agents des CLIC et des SIAD, des aides-soignants, des aides médico-psychologiques, des assistants éducatif et social, des auxiliaires de vie, des maîtresses de maison, des psychologues, des agents de surface hospitaliers qualifiés, des secrétaires, des cadres, des moniteurs-éducateurs, des assistants sociaux, des éducateurs spécialisés et des infirmiers qui ne voient pas leur salaire augmenter alors qu'ils étaient sur le terrain pendant la crise sanitaire. S'ajoute à cela un sentiment de dévalorisation

et de non-reconnaissance de leur travail au quotidien. Aussi, dans un souci d'égalité, de solidarité et de revalorisation du travail de ces agents qui exercent un service public de santé, Mme la députée souhaiterait savoir s'il est envisagé d'élargir le dispositif Ségur à ces agents du secteur médico-social qui devraient pouvoir en bénéficier de plein droit, au même titre que leurs collègues de même grade des établissements sanitaires. Si tel est le cas, selon quelles modalités pourront-ils percevoir ces fonds et dans quels délais ? Elle lui demande sa position sur ce sujet.

Fonction publique hospitalière
Complément de traitement indiciaire pour les personnels des MAS

33348. – 27 octobre 2020. – **M. Pierre Cordier** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le complément de traitement indiciaire pour les agents des établissements publics de santé, des groupements de coopération sanitaire et des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes de la fonction publique hospitalière, fixé par le décret n° 2020-1152 du 19 septembre 2020. Les maisons d'accueil spécialisées (MAS) ne sont pas mentionnées dans la liste des établissements pouvant bénéficier de ce complément de traitement indiciaire, de même que les services d'éducation spéciale et de soins à domicile (SESSAD), les établissements de services et d'aide au travail (ESAT), les sections annexes d'établissements et services d'aide par le travail (SAESAT) mais aussi les services d'accompagnement à la vie sociale (SAVS). Pourtant, les agents du médico-social ont le même statut, travaillent souvent dans les mêmes infrastructures hospitalières et rencontrent les mêmes difficultés d'exercice et la même exposition au covid-19. Il souhaite par conséquent savoir quand le Gouvernement va prendre un décret complémentaire afin de permettre à l'ensemble des agents de ces structures publiques de bénéficier d'une revalorisation salariale pérenne amplement méritée.

Fonction publique hospitalière
Concours de moniteur-éducateur hospitalier

33349. – 27 octobre 2020. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conditions d'accès au corps des moniteurs-éducateurs hospitaliers. En effet, il n'existe pas de concours interne et de troisième voie, obligeant ainsi les agents contractuels exerçant le métier de moniteur-éducateur hospitalier à préparer le concours externe de moniteur-éducateur. Compte tenu des difficultés de recrutement rencontrées dans la fonction publique hospitalière, il vient lui demander si le Gouvernement envisage d'ouvrir un concours interne et en troisième voie afin de valoriser l'expérience professionnelle des agents concernés.

Fonction publique hospitalière
Différenciation de traitement entre les agents du sanitaire et du médico-social.

33350. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Jacques Gaultier** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la différence de traitement entre les agents du sanitaire et ceux du médico-social suite à l'application du décret n° 2020-1152 du 19 septembre 2020 relatif au versement d'un complément de traitement indiciaire aux agents des établissements publics de santé, des groupements de coopération sanitaire et des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes de la fonction publique hospitalière. En effet, ce décret précise que les agents des structures médico-sociales de type FAM (foyer d'accueil médicalisé) ou MAS (maison d'accueil spécialisée) ne rentre pas dans son champ d'application. Or ce n'est pas sans poser problème aux établissements de santé publics auxquels ces établissements médico-sociaux sont souvent rattachés. Les agents du médico-social ont le même statut, travaillent souvent dans les mêmes infrastructures hospitalières, rencontrent les mêmes difficultés d'exercice et la même exposition au covid-19. Aussi, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement pour corriger cette inégalité de traitement manifeste.

Fonction publique hospitalière
NBI rémunération des infirmiers de bloc IBODE

33351. – 27 octobre 2020. – **Mme Émilie Cariou** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des infirmiers de bloc opératoire diplômés d'État (IBODE). Comme d'autres parlementaires l'ont relevé, le décret n° 2015-74 du 27 janvier 2015 attribue à ces professionnels de santé spécialisé la possibilité de réaliser de nouveaux actes exclusifs. D'autres personnels travaillant dans les blocs opératoires, dont les infirmiers de soins généraux faisant fonction, bénéficient de la nouvelle bonification indiciaire (NBI). Tel n'est pas le cas des IBODE. Mme la députée demande donc à M. le ministre si le Gouvernement entend apporter des réponses à ces

demandes pour améliorer leur situation et redonner de l'attractivité à cette profession. Elle demande également un point statistique sur le nombre de contentieux et surtout le coût évalué à échelle nationale et pour chaque région de l'attribution de la NBI depuis 2015 par année depuis lors aux IBODE. Elle demande également quelles évaluations sont faites à propos de la corrélation entre rémunération des IBODE et effectif en fonction ou en formation dans cette spécialité infirmière. Mme la députée profite de sa présente question pour enfin relever que de nombreuses autres questions demeurent en suspens venant de parlementaires de tous groupes sur les IBODE, dont sa collègue Mme Elodie Jacquier-Laforge (QE n° 25432 du 24 décembre 2019, non répondue, sur l'accès à la formation IBODE), sa collègue Mme Laurence Dumont (question n° 26350 du 4 février 2020, non répondue, sur l'attractivité générale de la filière IBODE) ou encore son collègue M. Jean-Louis Touraine (question n° 31410 du 28 juillet 2020, non répondue, sur la NBI en particulier). Elle lui demande ses intentions sur ce sujet.

Fonction publique hospitalière

Quelles mesures pour endiguer le départ des soignants ?

33352. – 27 octobre 2020. – **Mme Caroline Fiat** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les problèmes rencontrés par les services de ressources humaines des structures de santé à l'occasion de la mobilisation générale nécessaire pour répondre à la deuxième vague de covid-19. Plusieurs témoignages indiquent des départs multiples des soignants de leur structure de soins pour des raisons liées à l'état de fatigue généralisé et aux manques de moyens dont ils disposent, notamment sur la disponibilité des équipements de protection individuels, essentiels à leur intégrité physique. De plus, des foyers contaminés se forment dans les établissements de santé, privant rapidement des services entiers de personnels qualifiés. Malgré l'autosatisfaction apparente des mesures de revalorisation des salaires suite au Ségur de la santé, les 183 euros ne semblent pas retenir les professionnels alors que Mme la députée alerte sur ce sujet à de nombreuses reprises. Aussi, elle lui demande de bien vouloir éclairer la représentation nationale quant aux chiffres émanant des services de ressources humaines des différentes structures de santé et d'indiquer les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour éviter une propagation d'un phénomène qui mettrait la stratégie de défense de la santé des Français en péril.

Fonction publique hospitalière

Revalorisation salariale du personnel médico-social

33353. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Félix Acquaviva** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le sentiment légitime d'exclusion ressenti par le personnel médico-social, notamment les agents des pôles « handicap » des centres hospitaliers à travers tout le territoire et, en particulier, ceux du CHI de Corti-Tattone, dans le cadre des discussions du Ségur de la santé. En effet, le décret n° 2020-1152 du 19 septembre 2020 instaurant une revalorisation salariale de 90 euros au 1er septembre 2020 et 93 euros au 1er mars 2021 pour tous les agents de la fonction publique hospitalière ne concerne pas les personnels des structures médico-sociales. Il s'agit d'une inégalité entre agents difficilement compréhensible et injuste qu'il est nécessaire de corriger. C'est pourquoi il l'invite à inclure le personnel médico-social des centres hospitaliers dans la revalorisation salariale actuellement en cours ; il lui demande ses intentions à ce sujet.

Fonction publique territoriale

Extension du dispositif de versement d'un complément de traitement indiciaire

33354. – 27 octobre 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'extension du dispositif de versement d'un complément de traitement indiciaire, décidé lors du Ségur de la santé, à la fonction publique territoriale. Si plusieurs textes ont déjà été publiés au *Journal officiel*, prévoyant le versement d'un complément de traitement indiciaire pour les agents relevant de la fonction publique hospitalière et travaillant en Ehpad (ainsi que ceux travaillant dans un EPS ou un groupement de coopération sanitaire), aucune information quant à l'extension de ce dispositif à la fonction publique territoriale n'a été publiée. Les Ehpad de la fonction publique territoriale sont aujourd'hui en attente de la publication de ces informations. Aussi, elle souhaite connaître les prochaines publications au *Journal officiel* à ce sujet.

Logement

Mise en place de diagnostics de non-présence de punaises de lit

33370. – 27 octobre 2020. – **M. Guillaume Vuilletet** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le véritable fléau que représentent, comme l'a souligné Mme la députée Cathy Racon-Bouzon dans son

excellent rapport, les punaises de lit : le nombre d'infestations augmente, leur identification est difficile, les moyens de lutte ne sont pas accessibles à tous, et les souffrances engendrées sont dramatiques pour de trop nombreux citoyens. La loi ELAN avait établi des premières dispositions pour rendre certains contrôles obligatoires. Cependant, il y a de toute évidence une corrélation entre les logements infectés et le développement des locations de courte durée de type Airbnb, comme le démontre la juxtaposition du nombre d'infestations sur les quartiers les plus touristiques de la capitale. Aussi, M. le député se demande s'il serait utile d'envisager la mise en place de diagnostics confirmant la non-présence de punaises de lit, et donnant lieu à une certification autorisant la location de courte durée. À titre d'exemple, ce contrôle pourrait avoir lieu tous les 3 mois, pour un coût de 80 euros. Plus le temps passe, plus cette invasion s'étend dans le pays. Les efforts pour l'arrêter seront plus efficaces si on s'attaque dès maintenant à cette préoccupation de santé publique. Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

Maladies
Dépistage de la broncho pneumopathie chronique obstructive

33374. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Marc Zulesi** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** quant à la politique de dépistage de la broncho pneumopathie chronique obstructive (BPCO). Chaque année, le BPCO provoque au moins 17 500 décès directs en France, soit 7 000 cas de plus que la grippe. Causé notamment par la pollution atmosphérique, pour près de 10 % des cas, le BPCO, qui cause une dégradation progressive et irréversible des fonctions respiratoires, est aujourd'hui un enjeu de santé publique réel. Maladie fréquente mais souvent méconnue du grand public, elle est en constante progression et diagnostiquée très tard du fait des symptômes insidieux tels que la fatigue récurrente ou l'anxiété. Il est impossible de guérir de la BPCO, aussi seuls la prévention et le dépistage précoce permettent d'espérer l'amélioration de l'espérance de vie et du confort des patients. Découvrir la maladie au plus tôt en réalisant systématiquement de simples tests de spirométrie éviterait aux patients d'en subir ses conséquences invalidantes. De même, ce traitement moins lourd serait aussi moins coûteux à l'État. Parce qu'ils sont peu onéreux, non invasifs et simples à réaliser à l'aide de spiromètres, appareils réutilisables, la généralisation de ce mode de diagnostic au même titre que la prise de température ou de tension artérielle permettrait de repérer tôt les premiers symptômes de la maladie. Aussi, il s'interroge aujourd'hui quant à l'opportunité de généraliser ce mode de diagnostic et souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur cette question de santé publique importante.

Maladies
Maladie d'Alzheimer

33375. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des femmes atteintes de la maladie d'Alzheimer. En France, 900 000 personnes souffrent de la maladie d'Alzheimer, quatrième cause de décès dans le pays, et 60 % des malades sont des femmes. Partout dans le monde, la même tendance est observée. Plusieurs explications justifient cette surreprésentation. D'abord, les femmes ont une espérance de vie plus longue que les hommes. La maladie d'Alzheimer étant une maladie liée à l'âge, les femmes ont donc plus de risques de développer une maladie neurodégénérative telle que la maladie d'Alzheimer. Ensuite, des études genrées sur la maladie d'Alzheimer, réalisées par l'organisation internationale *Women's Brain Project* (WBP), ont montré que certaines caractéristiques hormonales, notamment la chute d'œstrogènes après la ménopause, pourraient constituer un facteur de risque en ce que la présence des œstrogènes chez les femmes a un effet protecteur sur l'organisme et en particulier sur le cerveau. Par ailleurs, en plus des caractéristiques physiologiques, la distribution des rôles sociaux entre les femmes et les hommes joue également un rôle dans le développement de la maladie d'Alzheimer. En effet, les femmes ont longtemps eu des modes de vies plus sédentaires que les hommes, un niveau d'étude moins élevé et un taux d'emploi moins important, ce qui les aurait davantage exposées à la maladie, les études et l'emploi étant des facteurs protecteurs. Les modes de vie ayant évolué ces dernières décennies et le niveau d'étude et d'activité professionnelle des femmes ayant augmenté, la part des femmes parmi les nouveaux cas a tendance à diminuer mais les inégalités d'exposition au risque sont toujours importantes. Aussi, elle l'interroge sur les mesures mises en place par son ministère afin de mieux prendre en compte la spécificité des femmes face à la maladie d'Alzheimer.

Maladies
Parcours de soins global après le traitement d'un cancer

33376. – 27 octobre 2020. – **Mme Emmanuelle Anthoine** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le parcours de soins global après le traitement d'un cancer. L'article 59 de la loi n° 2019-1446 du 24 décembre 2019 de financement de la sécurité sociale pour 2020 a effectivement prévu la mise en place d'un parcours soumis à prescription médicale visant à accompagner les personnes ayant reçu un traitement pour un cancer. Ce parcours doit comprendre un bilan d'activité physique ainsi qu'un bilan et des consultations de suivi nutritionnelles et psychologiques. Son contenu a vocation à être individualisé pour chaque personne en fonction de ses besoins identifiés par le médecin prescripteur. Un dispositif spécifique est par ailleurs prévu pour les cancers pédiatriques. Pour autant, près d'un an après la promulgation de la loi, le décret d'application permettant la mise en œuvre de cette disposition n'a toujours pas été publié. Cette avancé importante pour les soins oncologiques de support reste donc toujours interdite aux patients. Ces derniers se trouvent pénalisés par cette absence de mise en œuvre de l'avancée qui leur était promise. Ils ne doivent pas être oubliés par l'action publique, d'autant plus que la loi précitée prévoit que le Gouvernement doit remettre au Parlement, dans les deux années suivant sa promulgation, un rapport dressant un premier bilan de cette mesure. En l'absence de mise en œuvre du fait de la non publication d'un décret d'application, ce rapport risque d'être vide de sens et le Gouvernement de manquer à ses devoirs. Aussi, elle lui demande quand le Gouvernement entend publier le décret d'application permettant de mettre en œuvre l'article 59 de la loi précitée afin d'assurer l'accès pour les patients à un parcours de soins global après le traitement d'un cancer.

Médecine
Phénomène de désertification médicale

33377. – 27 octobre 2020. – **Mme Catherine Pujol** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'augmentation du phénomène de désertification médicale et de pénurie de médecins qui touche de nombreux territoires et qui affecte tout particulièrement la deuxième circonscription des Pyrénées-Orientales dont elle est la députée. Le nombre de praticiens n'a jamais été aussi élevé en France mais leur répartition sur le territoire est particulièrement inégale. Plusieurs dispositifs ont été imaginés et mis en place, à l'image des contrats d'engagement de service public et de la construction de plusieurs milliers de maisons de santé. Cependant, les chiffres de la démographie médicale restent particulièrement alarmants. Mme la députée a été récemment sollicitée par les responsables de deux maisons de santé de sa circonscription qui sont à la recherche, en vain depuis plusieurs mois, de médecins souhaitant intégrer leurs établissements. Dans un contexte de crise sanitaire inédite, il est particulièrement urgent d'améliorer la répartition géographique des praticiens sur l'ensemble du territoire national. Ainsi, par la présente, elle le sollicite afin de bien vouloir engager avec ses services l'ensemble des mesures qui permettront, dans le respect du principe de libre installation, de doter ces maisons de santé de praticiens disponibles. Il s'agit des maisons de santé du Fenouillèdes à Latour de France, du cabinet médical de Tautavel et du cabinet médical de Sournia. Elle lui demande s'il entend prendre toutes les mesures nécessaires à la diminution de la désertification médicale sur un territoire particulièrement touché.

Mort et décès
Délais de délivrance des certificats de décès en milieu rural

33379. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Paul Dufrègne** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les délais de délivrance de certificats de décès en milieu rural. À l'heure où les médecins généralistes manquent dans les campagnes, faire constater un décès à domicile relève parfois du parcours du combattant pour les familles endeuillées. En effet, en raison de la pénurie médicale, trouver un médecin acceptant de se déplacer peut s'avérer difficile et l'arrivée de celui-ci peut être très longue. Or, aujourd'hui, aucun texte n'impose de délai pour la certification du décès, qui ne peut être déléguée à d'autres professionnels de santé tels les infirmiers et les infirmières. Il lui demande si le Gouvernement compte prendre des mesures pour imposer un délai de constat du décès et améliorer une situation qui risque de s'aggraver en zone rurale où le nombre de médecins est en constante diminution.

Numérique
Protection des données de santé

33389. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Petit** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la plateforme numérique *Health Data Hub*, chargée de récolter les données de santé des Français, et le risque de fuite des données personnelles que présente son hébergement par l'entreprise américaine Microsoft. Le 14 octobre 2020, la plateforme numérique a été examinée en Conseil d'État : cet examen faisait alors suite à la demande de M. Cédric O, secrétaire d'État chargé de la transition numérique et des communications électroniques, pour que ces données soient rapatriées chez un hébergeur français. Or la décision rendue par le Conseil d'État mercredi autorise le *Health Data Hub* à continuer à travailler avec Microsoft. Cette décision soulève plusieurs problèmes. Tout d'abord, les données hébergées par Microsoft ne peuvent pas être légalement transférées en dehors de l'Union européenne. En effet, la Cour de justice de l'Union européenne a déclaré cet été que le *Privacy Shield*, soit l'accord juridique entre la Commission européenne et les États-Unis d'Amérique autorisant les entreprises à y transférer des données personnelles depuis l'Union européenne, était contraire au droit européen. Or Microsoft fait partie intégrante de ce *Privacy Shield* et le *Cloud Act* mis en place par Washington permet au gouvernement américain de demander à une entreprise américaine le transfert de toutes les données en sa possession. Le stockage des données de santé des Français par une entreprise américaine comme Microsoft les rend donc particulièrement vulnérables, considérant le caractère sensible des données de santé. La Commission nationale de l'informatique et des libertés a par ailleurs rendu un mémoire cet été sur le *Health Data Hub*. La CNIL a estimé que le choix d'un hébergeur américain semblait incompatible avec les dispositions du droit européen et que celui-ci représentait un risque pour la protection de la vie privée des Français. Elle souligne que cette protection est « particulièrement difficile à apporter » dans la mesure où de nombreux moyens existent permettant au gouvernement américain d'accéder à ces informations. Des associations de la circonscription de Mme la députée l'ont alors alertée sur la situation et le risque que présentait ce contrat entre le *Health Data Hub* et une entreprise américaine telle que Microsoft. Elle l'interroge donc pour connaître ses intentions quant aux risques de violation des données personnelles des Français que présente l'utilisation de cette plateforme et son exploitation par Microsoft, tenue dans le cadre du *Cloud Act* de rendre compte de ces informations au gouvernement américain.

Personnes handicapées
Professionnels de transport scolaire d'élèves en situation de handicap

33399. – 27 octobre 2020. – **M. Alain Ramadier** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation économique des professionnels dans le transport, le ramassage scolaire et le TPMR, lourdement impactés par la crise sanitaire du covid-19. En effet, pour contenir l'épidémie et se protéger de toute contamination au virus qui circule, les mesures sanitaires et gestes barrières sont essentiels. Toutefois, ces mesures très restrictives ont manifestement des impacts majeurs pour certaines professions, et notamment les professionnels de transport scolaire d'élèves en situation de handicap opérant des services de ramassage scolaire pour le compte des instituts médico-éducatifs, financés par les ARS. Le transport d'enfants est totalement rythmé par l'activité de ces établissements et subit donc fortement leur fermeture. Ainsi, de nombreux transports sont suspendus et la santé financière de ces entreprises se trouve plus que préoccupante, leur trésorerie étant aujourd'hui très affaiblie. La décision de l'arrêt brutal des transports en date du lundi 16 mars 2020 les a plongés dans une situation financière difficile, et ce malgré le recours au PGE et la prise en charge de l'activité partielle. En dépit des nombreuses interpellations qu'ils ont formulées auprès des différentes ARS, ces dernières ont indiqué que la prise en charge d'une partie de la prestation n'était pas de leur ressort. Ainsi, les professionnels du secteur demandent qu'une position commune à toutes les ARS et sur l'ensemble du territoire soit prise dans les délais les meilleurs. Aussi, ils souhaitent le versement d'une indemnité à hauteur de 40 % du coût des transports suspendus, à l'instar des positions prises par les régions, les AOT et les départements, en complément du chômage partiel, modalité qui leur permettrait de poursuivre leur mission de service public pendant et après la crise actuelle et répondre présent à leur mission d'une école et d'une société inclusives. Il lui demande à cet égard si de telles dispositions sont à l'étude et, le cas échéant, quelles autres mesures le Gouvernement souhaite mettre en place pour répondre à cette problématique économique qui impacte nombre de citoyens en situation de fragilité.

Pharmacie et médicaments
Indemnisation des victimes de la dépakine

33402. – 27 octobre 2020. – **Mme Sonia Krimi** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les délais d'indemnisation des victimes de la dépakine. Ce médicament permet de soigner les troubles bipolaires ainsi que l'épilepsie. Suite au scandale sanitaire qui a éclaté, il est connu que ce médicament entraîne 10,7 % de malformations et 30 % à 40 % de troubles neuro-comportementaux comme l'autisme. En décembre 2016, face à l'ampleur du scandale et aux difficultés des familles d'en assumer financièrement les conséquences, il a été décidé de permettre aux victimes d'être indemnisées *via* l'Office national d'indemnisation des accidents médicaux (l'Oniam). Ainsi, depuis la loi du 29 décembre 2016, il existe un dispositif spécifique d'indemnisation des victimes de la dépakine. Un collège indépendant d'experts a été nommé pour traiter les dossiers, reconnaître ou non le lien de causalité avec la prise de dépakine et permettre à l'Oniam d'enclencher le processus d'indemnisation. Un fonds de plusieurs millions d'euros, destiné à financer la mise en œuvre de ce dispositif d'indemnisation, a vu le jour le 14 novembre 2017 dans le cadre du PLF. Cependant, quatre ans après, et malgré les efforts du ministère pour harmoniser et accélérer la procédure d'indemnisation, notamment par la fusion des deux instances chargées d'examiner les demandes, cette accélération se fait toujours attendre. Elle lui demande d'apporter des précisions sur les raisons concrètes conduisant aux délais beaucoup trop longs. Pourquoi, au bout de quatre ans, des familles lourdement impactées par les frais médicaux liés aux handicaps de leurs enfants, sans parler des dommages moraux qu'elles ont subis, peinent-elles à recevoir les sommes qui leur sont dues ? Enfin, M. le ministre peut-il préciser les mesures envisagées pour trouver une solution pour l'accélération des délais d'indemnisation des victimes ? Elle lui demande sa position sur ce sujet.

Pharmacie et médicaments
Médicaments sans ordonnance

33403. – 27 octobre 2020. – **M. Vincent Thiébaut** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conséquences de la publication de l'étude menée par 60 millions de consommateurs qui met en évidence l'absence d'intérêt thérapeutique mais surtout les risques pour la santé induits par l'utilisation des médicaments sans ordonnance. L'usage inapproprié, les interactions avec d'autres traitements et les effets indésirables graves de ces substances font plusieurs milliers de victimes chaque année. La pseudoéphédrine, utilisée contre le rhume, peut induire des risques cardiovasculaires, l'oxomémazine, utilisée contre la toux, peut entraîner des convulsions ou des risques de somnolence à l'origine d'accidents de la route ou d'accident du travail. Le paracétamol, consommé en excès, affecte gravement le foie. Les huiles essentielles et les compléments alimentaires peuvent également représenter un risque pour la santé. C'est souvent l'information sur ces risques qui fait défaut, avec des notices illisibles et une banalisation excessive de ces préparations pharmaceutiques, dont certaines sont aujourd'hui considérées comme un bien de consommation comme un autre. Au regard de l'impact sur la santé des citoyens et des données de pharmacovigilance de l'Agence du médicament., il faut que chacun prenne ses responsabilités : consommateurs, laboratoires, distributeurs, pharmaciens, pouvoirs publics. Face à cet enjeu majeur de santé publique exacerbé par le contexte de crise sanitaire que l'on connaît, particulièrement propice à l'émergence de fausses croyances et de pseudo traitements alternatifs, il lui demande si le Gouvernement envisage de réglementer ce commerce de façon plus stricte, pour des notices clarifiées et une mention des effets secondaires visible.

Produits dangereux
Ingestion de plastique par les bébés

33408. – 27 octobre 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les résultats d'une étude parue le 19 octobre 2020 dans le magazine « *Nature Food* », qui révèle qu'un bébé ingèrerait en moyenne plus d'un million de microparticules de plastique par jour. Les modèles les plus vendus de biberons en polypropylène ont été exposés à la procédure de préparation recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) : stérilisation du biberon, préparation du lait maternisé avec une eau à 70 degrés Celsius. Certains biberons libèrent jusqu'à 16 millions de microplastiques par litre. Si l'eau atteint 95 degrés Celsius, la quantité peut monter jusqu'à 55 millions. Les conséquences sur la santé des bébés n'ont pas été mesurées. L'ONG WWF rappelle régulièrement que chaque être humain ingère environ 5 grammes de plastique par semaine (le poids d'une carte de crédit). Ces résultats sont les conséquences directes de l'activité humaine et de son utilisation massive du plastique. Elle lui demande ce que le Gouvernement compte mettre en œuvre afin de limiter l'ingestion de plastique par la population et de mesurer les conséquences sur la santé de ces ingestions.

Professions de santé
Covid-19 : reconnaissance automatique maladie professionnelle pour les soignants

33409. – 27 octobre 2020. – **M. Bertrand Pancher** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des soignants ayant contracté le virus covid-19 et qui devaient bénéficier de la reconnaissance automatique comme maladie professionnelle. Un récent décret précise que, pour obtenir cette reconnaissance, il convient que les affections respiratoires causées par l'infection aient nécessité une oxygénothérapie ou toute autre forme d'assistance ventilatoire attestée par des comptes-rendus médicaux, ou aient entraîné le décès. Il lui demande donc comment seront traités les agents hospitalisés ou soignés à domicile sans pour autant avoir été traités par oxygène. Il rappelle qu'une équité doit être respectée entre soignants. Il souhaite connaître son avis sur le sujet.

Professions de santé
Prime covid-19 au personnel de santé sous statut intérimaire

33410. – 27 octobre 2020. – **Mme Nathalie Porte** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les modalités de versement de la prime exceptionnelle accordée au personnel soignant dans le cadre de la crise sanitaire. Elle regrette que celle-ci n'ait pas été attribuée aux professionnels de santé intérimaires. Elle lui indique que ces agents intérimaires sont présents en grand nombre dans les centres de soins et que, sans eux, la prise en charge des patients n'aurait pas été aussi efficace. Elle lui demande quelles sont les mesures envisagées afin de remercier ces personnels de santé qui ont eux aussi contribué par leur réactivité et leur savoir-faire à la prise en charge des malades du covid-19.

Professions de santé
Recensement du nombre de soignants décédés de la covid-19 en France

33411. – 27 octobre 2020. – **M. Ludovic Mendes** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le manque d'information et de recensement du nombre de soignants morts de la covid-19 en France depuis le début de l'épidémie. On compte aujourd'hui plus de 32 000 morts du coronavirus en France. Et de toute évidence, les personnels des établissements de santé, qu'ils soient médecins, infirmiers, pharmaciens, aides-soignants, ambulanciers, techniciens de laboratoires, infirmiers à domicile, sont les personnels en première ligne face au virus et donc les plus vulnérables. Et on sait que leur engagement leur a déjà valu de payer un lourd tribut : en juin 2020, diverses enquêtes officielles montraient que plus de 50 000 soignants avaient contracté le coronavirus depuis le début de la crise. Ainsi, plusieurs questions se posent face à ce manque d'informations. Combien ont été infectés ? Au niveau régional, est-ce que les agences de santé ont pu recenser le nombre de morts chez les soignants ? Quelle est la procédure ? Enfin, il lui demande quel est le suivi actuellement mis en place.

Professions de santé
Reconnaissance de la maladie professionnelle suite à covid-19 - personnels santé

33412. – 27 octobre 2020. – **M. Xavier Breton** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les modalités de reconnaissance de la maladie professionnelle suite à la covid-19 pour les personnels de santé. Le décret du 14 septembre 2020, qui précise le dispositif, est « censé permettre la reconnaissance » du covid-19 pour les personnels de santé mais aussi pour les salariés qui ont continué à travailler hors de chez eux pendant le confinement. Mais il ne répond pas à la réalité de la situation. Les soignants, hospitaliers et de ville, les intervenants auprès des personnes vulnérables, à domicile ou en Ehpad, bénéficieront d'une reconnaissance automatique *via* la création d'un nouveau tableau de maladie professionnelle, mais à la condition d'avoir souffert d'une affection respiratoire aiguë « ayant nécessité un apport d'oxygène ou une assistance respiratoire ». Cela exclut bon nombre de salariés qui ont développé d'autres altérations. Ce décret ne répond ni au respect des procédures, ni à la réalité de la situation et des engagements. Aussi, il lui demande s'il entend corriger ce décret afin de réellement inclure tous les soignants touchés par la covid-19 et ainsi répondre à la promesse faire en avril 2020 de « reconnaissance automatique » pour les soignants, « quels qu'ils soient » et « quel que soit leur lieu d'exercice ».

Professions de santé
Revalorisation salariale des sages-femmes

33413. – 27 octobre 2020. – **M. Fabrice Le Vigoureux** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conditions de rémunération des sages-femmes. Reconnu comme faisant partie des professions médicales, le statut de sage-femme n'offre pourtant à ce jour qu'une rémunération qui s'apparente plus à celle des professionnels auxiliaires médicaux. Bien qu'ayant permis une augmentation de salaire de 183 euros par mois pour les sages-femmes, le Ségur de la santé n'a pas ouvert le débat sur la reconnaissance même de ce statut de profession médicale et sa traduction sur le plan salarial. La compétence médicale et les responsabilités que supportent ces professionnels au quotidien dans l'exercice de leur métier correspondent pourtant bien à la classification de ce métier parmi les professions médicales. Au 1er janvier 2020, on dénombre 23 174 professionnels qui seraient donc concernés par cette situation. Au-delà du Ségur de la santé, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement quant à la rémunération statutaire de ces professionnels, dont la présence et l'engagement sont indispensables pour que les services obstétriques continuent de fonctionner.

Professions de santé
Soutien à la médecine thermale libérale en période de crise sanitaire

33414. – 27 octobre 2020. – **Mme Hélène Zannier** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le soutien de l'État à la médecine thermale libérale en période de crise sanitaire. L'épidémie de la covid-19 a eu des conséquences économiques majeures sur le secteur du thermalisme. Durant le confinement, les stations ont dû fermer leurs portes. Puis, depuis la réouverture, en raison des mesures de distanciation, une baisse d'activité de 50 % en moyenne est constatée. Malgré ces chiffres alarmants, aucune aide n'a été prévue pour les médecins libéraux exerçant une activité de médecine thermale à plein temps. Aujourd'hui, ces professionnels subissent une chute de leurs bénéfices non commerciaux (BNC) inquiétante. Parallèlement, les services fiscaux poursuivent les prélèvements auprès de ces professionnels tout en ne restituant pas le trop-plein versé avant l'été 2021, ce qui représente une situation insoutenable pour les médecins thermaux libéraux. Il est également nécessaire de rappeler l'importance des stations thermales dans l'accès aux soins des patients. Certaines stations thermales, à l'image de celle d'Amnéville en Moselle, accueillent majoritairement une population aux revenus modestes qui ne pourrait pas se permettre de payer un hébergement pour une cure loin de son domicile. La fin de la médecine libérale thermale serait ainsi synonyme de la fin de cette offre de santé de proximité. Ainsi, elle lui demande comment il entend aider les stations thermales et les professionnels de santé, et plus particulièrement les médecins thermaux libéraux, qui souffrent financièrement et économiquement de la crise.

Professions de santé
Suivi de la grossesse par une sage-femme

33416. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les droits des femmes enceintes suivies par des sages-femmes en cas d'arrêt de travail. Les sages-femmes sont compétentes, en toute autonomie, pour assurer le suivi de la grossesse ainsi que pour définir le niveau de risque d'une grossesse, comme le précise l'article L. 4151-1 du code de la santé publique. Pourtant, alors que les femmes sont libres du choix du professionnel de santé qui les suivent, elles ne bénéficient pas des mêmes droits selon le professionnel choisi. En effet, en cas de besoin d'arrêt de travail, les sages-femmes n'ont pas les mêmes pouvoirs que les médecins. Si une sage-femme peut prescrire un arrêt de travail à une femme enceinte en cas de grossesse non pathologique, celui-ci ne peut pas être supérieur à 15 jours, et elle ne pourra pas le prolonger ni le renouveler, comme le précisent les articles L. 321-1, D. 331-1 et D. 331-2 du code de la sécurité sociale ; des limites que ne connaissent pas les médecins. Or, puisque les sages-femmes sont compétentes pour assurer le suivi de la grossesse, il paraît nécessaire qu'elles puissent exercer les mêmes prérogatives afin que chaque femme enceinte ait les mêmes droits ; notamment en leur permettant de prescrire sur le congé prénatal, la période supplémentaire de deux semaines, ainsi que sur le congé postnatal la période supplémentaire de quatre semaines, accordée en cas d'état pathologique lié à la grossesse ou à l'accouchement. Ces difficultés poussent les femmes suivies par une sages-femmes à multiplier les consultations pour obtenir des arrêts de travail délivrés par un médecin. Une situation irrationnelle, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue sanitaire, et qui amène certains médecins à refuser d'établir des arrêts de travail pour le motif qu'ils ne suivent pas la grossesse. Aussi, elle l'interroge sur la possibilité de permettre aux sages-femmes de renouveler la prescription d'arrêt de travail dans le cadre du suivi de grossesse et de la période postnatale.

Professions et activités sociales
Avenant 43 du secteur de l'aide à domicile

33417. – 27 octobre 2020. – **Mme Danielle Brulebois** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des acteurs de l'aide à domicile. Depuis plusieurs années, les partenaires sociaux de la branche de l'aide, de l'accompagnement, des soins et des services à domicile alertent les pouvoirs publics sur l'absence de revalorisation salariale à hauteur des besoins et la dégradation continuelle des conditions de travail. La situation est alarmante pour les associations, qui ne parviennent plus à recruter pour répondre aux demandes d'accompagnement des Français. Et pourtant, malgré ce constat, l'ensemble des professionnels du secteur tiennent la barre et jouent un rôle majeur et crucial dans le cadre de la pandémie covid-19 actuelle. À l'heure où démarrent le plan métiers du grand âge et les discussions sur le projet de loi autonomie grand âge, les partenaires sociaux de la branche, qui ont déposé officiellement pour agrément et extension les avenants 43 et 44 à la convention collective de branche, interpellent les pouvoirs publics pour qu'ils actent enfin la revalorisation salariale tant attendue. L'avenant 43 a pour objectif de revaloriser significativement les rémunérations et de développer les parcours professionnels des salariés par une meilleure reconnaissance des compétences et des contraintes des métiers. Il s'agit d'une réforme d'envergure et structurante qui va bien au-delà d'une simple remise à niveau des grilles à hauteur du SMIC. Le coût de cet accord est chiffré à un peu moins de 600 millions d'euros. L'attractivité des emplois et leur évolution liée aux besoins des bénéficiaires exigent cette refonte pour rattraper notamment la perte du pouvoir d'achat considérable de l'ensemble des salariés de la branche. En 17 ans, le pouvoir d'achat des auxiliaires de vie sociale (catégorie C) et des employés à domicile (catégorie B) a baissé respectivement de 31,3 % et 14,98 %. Les rapports de Dominique Libault, Myriam El Khomri, Denis Piveteau et du Haut conseil de la famille, de l'enfance et de l'âge ont souligné les deux priorités que sont l'investissement dans la réponse domiciliaire et la revalorisation des salaires des intervenants. Il y a urgence à ce que le Gouvernement passe des paroles aux actes et engage de vrais moyens pour le domicile, dès le PLFSS 2021. Elle souhaiterait donc connaître les suites que le Gouvernement compte donner à l'avenant 43, qui permettra de revaloriser sensiblement le niveau de rémunération des acteurs de l'aide à domicile.

Professions et activités sociales
Définition des publics prioritaires aux tests de dépistage du covid-19

33418. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Michel Jacques** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la stratégie de dépistage au covid-19 et la définition des publics prioritaires. En effet, un juste renforcement de la stratégie de dépistage a été mis en place depuis le 11 septembre 2020, face à l'afflux du nombre de personnes désireuses de se faire tester. La stratégie définie, dès lors, a ainsi établi une liste des personnes à tester en priorité. Les tests de dépistage sont ainsi prioritairement réservés aux personnes présentant des symptômes de la maladie, les cas contacts authentifiés et les personnels soignants travaillant à l'hôpital ou dans des établissements spécialisés. Des plages horaires spécifiques leur sont ainsi dédiées dans les laboratoires et les résultats sont disponibles plus rapidement. Toutefois, sur la liste des personnes prioritaires ne figurent pas les personnels et salariés des services d'aides à domicile. Intervenant quotidiennement auprès de personnes fragiles, le plus souvent les personnes âgées, ils sont en première ligne chaque jour et à leur contact direct. Leur inscription sur cette liste permettrait notamment d'anticiper la création de certaines voies de transmission du virus et permettrait également de protéger d'autant plus ces personnes fragiles. Dans le contexte de l'épidémie du virus SARS-CoV2, il apparaît en effet indispensable pour ces personnels d'être ciblés comme prioritaire dans le cadre du dépistage, afin de continuer à exercer leur activité essentielle de façon sereine auprès de leurs patients fragiles. Aussi, il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend élargir la liste des personnes prioritaires pour les tests de dépistage au covid-19, afin d'y faire figurer notamment les personnels et salariés travaillant au domicile de patients, la plupart du temps jugés personnes fragiles dans le cadre de cette épidémie.

Professions et activités sociales
Élargissement de la vaccination contre la grippe aux aides à domicile

33419. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Michel Jacques** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la définition des personnes prioritaires dans le cadre de la vaccination contre la grippe saisonnière 2020-2021. Chaque hiver, 2 à 6 millions de personnes sont touchées par le virus de la grippe. C'est dans un contexte particulier que, le 13 octobre 2020, a démarré la campagne de vaccination contre la grippe, qui s'échelonnera ainsi jusqu'au 31 janvier 2021. Cette année, l'objectif est d'atteindre une couverture vaccinale à 75 % de la population

ciblée, selon les recommandations de l'OMS. En effet, en 2020 plus que jamais, dans le contexte sanitaire actuel, la priorité à la vaccination est davantage donnée aux personnes fragiles et aux soignants. En se faisant vacciner, les professionnels de santé répondent ainsi à un double objectif : ils se protègent eux-mêmes et peuvent continuer à assurer leur activité indispensable, et protègent également leurs patients, en particulier les plus fragiles. Dans le contexte actuel de pandémie de covid-19, il est important, par ailleurs, de soulager le système de soins en particulier dans les hôpitaux et les établissements et services médico-sociaux et de préserver les professionnels de santé de la grippe. Toutefois, les personnels intervenant au domicile des patients, à savoir principalement les aides à domicile, ne sont pas considérés comme prioritaires dans le cadre de cette vaccination. Quotidiennement au contact de personnes fragiles, dont les personnes âgées notamment, ils interviennent pour les soulager et effectuer les gestes indispensables à la vie courante. Dans le contexte de l'épidémie du virus SARS-CoV-2, il apparaît pourtant indispensable pour ces personnels d'être vaccinés contre la grippe saisonnière, afin de continuer à exercer leur activité essentielle de façon sereine auprès de leurs patients fragiles. Aussi, il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend élargir la cible des personnes prioritaires dans le cadre de la vaccination contre la grippe saisonnière 2020-2021, afin d'y faire figurer les salariés et personnels des services d'aides à domicile.

Professions et activités sociales
Prime grand âge et SSR

33420. – 27 octobre 2020. – **Mme Danielle Brulebois** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les personnels concernés par la prime « grand âge ». Annoncée fin 2019 dans le cadre du plan « investir pour l'hôpital », elle permet une revalorisation des revenus des personnels soignants spécialisés en accompagnement gériatrique de 100 euros net par mois, soit 118 euros brut, comme précisé dans l'arrêté du 30 janvier 2020. Le décret n° 2020-66 du 30 janvier 2020 dispose que cette prime concerne les agents de la fonction publique hospitalière titulaires et stagiaires relevant des grades d'aides-soignants, soit d'après l'article 2 de la loi n° 86-33 du 9 janvier 1986 : les aides-soignants, les auxiliaires de puériculture, les aides médico-psychologiques, les accompagnants éducatifs et sociaux spécialisés en accompagnement de la vie en structure collective et les agents contractuels exerçant les mêmes fonctions (titulaires de l'un de ces diplômes). Toutefois, d'autres conditions sont nécessaires pour bénéficier de la prime. Les agents précités doivent exercer en Ehpad, en USLD, dans les services de SSR gériatrique, dans les services de médecine gériatrique ou au sein de toute autre structure hospitalière spécialisée dans la prise en charge des personnes âgées. Ces conditions posent problème concernant les SSR. Par exemple, une aide-soignante d'un SSR gériatrique bénéficie de cette prime alors que sa collègue, exerçant au sein du SSR polyvalent voisin de son service, qui vient l'aider en cas de suractivité et qui s'occupe globalement du même profil de patient, ne la touchera pas du fait de l'application de critères concernant la nomenclature. Cela crée des tensions et un sentiment d'injustice particulièrement justifié. Cette situation met aussi en lumière une autre problématique liée au nombre insuffisant d'autorisations de SSR gériatriques qui peuvent être attribuées dans un territoire donné, et ce même s'il y a davantage de SSR qui en présentent les caractéristiques. Elle souhaite donc savoir quelles sont les dispositions que le Gouvernement compte prendre pour pallier cette situation.

Professions et activités sociales
Reconnaissance des professionnels du secteur social et médico-social.

33421. – 27 octobre 2020. – **M. Julien Dive** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la reconnaissance des professionnels du secteur social et médico-social. Au plus fort de l'épidémie de covid-19, sollicités et mobilisés, ces personnels ont démontré par leur professionnalisme un engagement sans limite dans l'accompagnement et la protection des publics fragiles, au même titre que leurs homologues du secteur sanitaire, permettant ainsi d'éviter un engorgement dans de nombreux services hospitaliers. Pour autant, alors que les accords du Ségur de la santé prévoyaient une revalorisation méritée et attendue des métiers de la santé, une différence de traitement s'est créée entre le personnel des établissements de santé et d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) et celui des établissements sociaux et médico-sociaux, qui ne bénéficie, à l'heure actuelle, d'aucune augmentation de salaire ou d'évolution de carrière. Une telle situation ne manquera pas à court terme de déclencher de l'incompréhension et des tensions. À long terme, elle accentuera des difficultés de recrutement dans les secteurs exclus du Ségur de la santé dont les agents sont, à qualification égale, moins bien considérés. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour traiter la situation particulière des agents des établissements sociaux et médico-sociaux.

Professions et activités sociales

Reconnaissance des professionnels du social et du médico-social

33422. – 27 octobre 2020. – **M. Paul Molac** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation inquiétante relevée au sein des établissements sociaux et médico-sociaux du fait d'un manque criant de moyens humains et financiers. Pourtant, on le sait, les domaines du social et du médico-social sont essentiels à la cohésion du pays en ce sens qu'ils prennent en charge les personnes les plus fragiles (personnes âgées, en situation de handicap, de précarité). Grâce à la complémentarité efficace des professionnels des différentes structures, l'objectif est d'offrir à ces publics une réponse adaptée et de proximité aux besoins d'accompagnement. Directement lié au domaine de la santé en ce sens que les secteurs du social et du médico-social se révèlent garants de la cohérence de la prise en charge des patients et des résidents dont ils se voient confier le suivi ou la charge, les travailleurs du social et du médico-social acceptent très mal que le Ségur de la santé n'ait pas été l'occasion de mieux reconnaître leur implication dans le système. En effet, seul un passage concerne les personnels non médicaux au sein de l'accord Ségur : « un travail spécifique devra être conduit sur la situation particulière des agents et des salariés des établissements sociaux et services médico-sociaux ». Aujourd'hui, les personnels concernés attendent plus que des mots posés dans un accord. Ils attendent des faits. C'est pourquoi il aimerait connaître les mesures qui seront proposées par le Gouvernement afin que les agents des services sociaux et médico-sociaux, et cela quel que soit leur statut au sein de la fonction publique (hospitalière, territoriale ou d'État), puissent être reconnus à leur juste valeur.

Professions et activités sociales

Reconnaître l'engagement des aides à domicile pendant le confinement

33423. – 27 octobre 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'absence de reconnaissance financière du travail des aides à domicile suite à la crise sanitaire du coronavirus. En effet, alors que plusieurs professionnels sanitaires ont pu bénéficier d'une prime suite à leur engagement remarquable, les aides à domicile ont été oubliées par le Gouvernement. Depuis le mois de mars 2020, elles ont pourtant été pleinement mobilisées pour assurer la continuité des soins auprès des populations les plus fragiles, en assurant un accompagnement quotidien pour les personnes âgées ou les personnes handicapées. Elles ont accepté de travailler dans des conditions de sécurité très précaires, avec très peu de protection. Elle souhaite ainsi connaître son appréciation sur cette situation et ce que le Gouvernement prévoit de mettre en œuvre pour reconnaître l'engagement des aides à domicile.

Professions et activités sociales

Revalorisation des personnels médico-sociaux dans le cadre du Ségur

33426. – 27 octobre 2020. – **M. Yves Hemedinger** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des personnels des secteurs sociaux et médico-sociaux et, notamment, celui du handicap, intégrés dans un établissement de santé, mais aussi celui des SSIAD, secteurs exclus du protocole d'accord du Ségur de la santé. Les personnels de ces établissements se retrouvent en effet, pour le moment, exclus de l'accord en ce qui concerne l'obtention de la prime mensuelle de 183 euros nets. Cette situation est d'autant plus inacceptable quand elle crée une inégalité de traitement entre agents au sein d'un même établissement comme par exemple pour le CDRS de Colmar où 150 personnels sont concernés. Au-delà de ce cas local, cette injustice concerne au niveau national 28 000 professionnels médico-sociaux. Le risque que cette inégalité entraîne une fuite des personnels vers d'autres services ou professions est très important. Il souhaite donc savoir quand le Gouvernement envisage mettre fin à cette situation, qui fait courir un risque important sur l'ensemble du secteur, en revalorisant les agents concernés ; par ailleurs, cette situation pose une nouvelle fois la question de la place du handicap dans le paysage sanitaire et médico-social.

Santé

Inefficacité contre la covid-19 des visières en plastique

33433. – 27 octobre 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'utilisation à mauvais escient de visières en plastique transparent, qui se placent sur le menton et ne couvrent que la bouche et le nez, sans être fermées. Elles ont été déclarées inefficaces par la direction générale de la santé (DGS). « Le porteur de ces objets contrevient donc au port du masque dans les lieux où il est légalement obligatoire. Il s'expose donc à une amende ». Or il semble que la communication sur ce sujet soit insuffisante et

que de nombreuses personnes restent persuadées de leur efficacité. De plus, de nombreuses émissions de télévisions les utilisent pour leurs participants, entretenant la confusion. Face à l'importance d'une communication efficiente pour le respect de gestes barrières contre la pandémie de covid-19, elle lui demande comment le Gouvernement va améliorer la communication sur ce sujet.

Santé

Lutte contre le VIH pendant l'épidémie de la covid-19

33434. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Louis Touraine** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la lutte contre l'épidémie du VIH-Sida depuis le début de l'épidémie de la covid-19. En effet, les acteurs associatifs et médicaux font le constat de nombreuses difficultés, tant en termes de prévention, de dépistages que d'accompagnement des personnes. Certains estiment même que la lutte contre le VIH n'est pas vraiment « sortie du confinement ». Ainsi, depuis le début de la crise sanitaire et en particulier pendant la période du confinement, on constate une baisse de 36 % des délivrances de PrEP (prophylaxie pré-exposition), traitement préventif contre le VIH, sur la période (avec un pic de - 47 % pendant le confinement). Fin mars 2020, 3 000 traitements étaient prescrits (contre 5 500 avant le confinement). Après le confinement, soit entre mai et septembre 2020, la baisse est de 19 % par rapport à ce qui était attendu. Cela représente au total un déficit de 27 435 délivrances de PrEP par rapport à ce qui était escompté. Si une partie de cette diminution s'explique par la reconduction automatique des ordonnances pendant le confinement, la situation demeure toutefois inquiétante puisque l'activité des centres gratuits d'information, de dépistage et de diagnostic (CeGIDD) a également fortement baissé. Ceux-ci, ainsi que les acteurs associatifs locaux, ont souvent mis en place des dispositifs innovants pour pallier les difficultés d'accès aux centres et aux établissements de santé (par exemple, envoi de kits de dépistage à domicile). Face à cette situation, M. le député estime nécessaire d'accélérer sur le déploiement d'outils nouveaux, permettant une augmentation des dépistages, un renforcement des diagnostics et un meilleur accompagnement des personnes. Pourtant, le décret autorisant les médecins de ville à prescrire la PrEP en première intention n'a toujours pas été pris. Au-delà, il conviendrait de renforcer les actions de sensibilisation, alors que les acteurs font état de difficultés pour mobiliser sur d'autres problématiques de santé publique que la covid-19. M. le député souhaiterait donc savoir ce que le Gouvernement envisage de mettre en place pour accélérer le déploiement d'outils de dépistage innovants, accompagner les acteurs associatifs pour poursuivre et amplifier leurs actions de lutte contre le VIH en période de crise sanitaire, ainsi que pour renforcer les actions de communication et de sensibilisation. Il souhaiterait également savoir si le décret autorisant les médecins de ville à prescrire la PrEP en première intention sera prochainement publié.

Santé

Lutte contre le virus de l'hépatite C en milieu psychiatrique

33435. – 27 octobre 2020. – **M. Jean François Mbaye** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la prise en charge de traitements du virus de l'hépatite C (VHC) en milieu psychiatrique. Dans un communiqué de presse du 20 mai 2019, le ministère des solidarités et de la santé rappelait que l'élimination du VHC en France à l'horizon 2025 constituait l'une des mesures du plan priorité prévention 2018-2022. Or les chiffres disponibles à ce jour font état d'une prévalence élevée du VHC en milieu psychiatrique : 5 à 7 % des patients hospitalisés en France seraient atteints. Cette prévalence s'explique entre autres par les interactions importantes existant entre consommation de drogue injectables et pathologiques psychiatriques. Elle s'explique également par une forme de promiscuité qu'impliquent les hospitalisations longue durée (échanges de brosses à dents, de lames de rasoir, etc.). Or les frais afférents aux traitements médicamenteux dispensés à ces patients hospitalisés sont actuellement laissés à la charge des structures de santé, qui emploient leur dotation globale de fonctionnement afin de les financer. Ces frais sont particulièrement élevés et constituent une charge importante pour les établissements concernés (environ 25 000 euros par an et par patient). Des solutions locales existent mais dépendent fortement des particularités propres à chaque agence régionale de santé ; aucun dispositif national ne permet actuellement de pallier ce qui constitue un obstacle à la prise en charge de ces patients atteints du VHC mais hospitalisés pour un autre motif. Si un arrêté du 16 avril 2019 permet aux établissements privés de faire prendre en charge ces frais par la sécurité sociale, aucun dispositif semblable n'existe pour les établissements publics. Aussi, il souhaite l'interroger sur l'opportunité d'étendre le dispositif existant aux établissements psychiatriques publics afin d'optimiser les moyens de lutte contre le virus de l'hépatite C en France.

Santé

Pénurie de doses de vaccins contre la grippe saisonnière

33436. – 27 octobre 2020. – **Mme Emmanuelle Anthoine** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le risque de pénurie de doses de vaccins contre la grippe saisonnière. Alors que le pays reste placé dans une situation sanitaire dégradée à cause de l'épidémie de coronavirus, l'accès au vaccin contre la grippe est devenu vital. L'Académie de médecine a ainsi lancé, au mois de mai 2020, un appel à se faire vacciner contre la grippe saisonnière dans ce contexte, de même que des sociétés savantes de pédiatrie en septembre et plusieurs sociétés savantes d'infectiologie, de pédiatrie, de gériatrie, de pneumologie le 7 octobre 2020. Les symptômes du covid-19 étant semblables à ceux de la grippe saisonnière, les publics touchés également, il est essentiel de limiter la propagation de la seconde pour éviter un engorgement des hôpitaux du fait de cette confusion. Chaque année, plusieurs millions de Français sont touchés par la grippe saisonnière. La Haute autorité de santé a donc insisté, dans son avis du 20 mai 2020, sur « l'importance d'augmenter la couverture vaccinale dans les populations cibles ». Les capacités de production de vaccins sont déterminées par le niveau des précommandes. Celles-ci doivent s'effectuer bien en amont de la campagne de vaccination pour que les laboratoires pharmaceutiques puissent disposer de capacités de production suffisantes. Le niveau des commandes doit ainsi être déterminé au moins 7 mois à l'avance. Pour autant, après avoir écoulé plus de 5 millions de doses en une seule semaine, c'est-à-dire la moitié du nombre de vaccin délivrés à l'automne 2019, les pharmaciens ont annoncé le 20 octobre 2020 être en rupture de stock pour 60 % des officines. L'augmentation substantielle de la demande était prévue et prévisible. Au regard des enjeux, un stock de précaution particulièrement conséquent aurait dû être constitué. Aussi, elle aimerait savoir quelles dispositions le Gouvernement a prises pour assurer un approvisionnement suffisant en vaccins contre la grippe et pourquoi, en dépit des enjeux, les pharmacies se retrouvent en rupture de stock de ce vaccin devenu vital.

Santé

Pénurie de vaccins contre la grippe

33437. – 27 octobre 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la pénurie de vaccin antigrippal. La campagne de vaccination a débuté le 13 octobre 2020, avec environ 16 millions de vaccins commandés, mais de nombreuses pharmacies sont déjà en rupture de stock sur tout le territoire national. Les Français sont venus se faire vacciner en nombre et la pénurie commence à se faire sentir. De nombreuses personnes fragiles ou du personnel médical ne pourront donc certainement pas pouvoir se faire vacciner. La couverture vaccinale du public à risque recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) est de 75 % ; *a priori* ce chiffre ne pourra être atteint faute de vaccins suffisants. Par ailleurs, pour les personnes ne disposant pas de bon de vaccination, il leur faudrait attendre deux mois avant de pouvoir être vaccinées. Alors que ce vaccin doit être un acteur majeur de la lutte contre la pandémie de covid-19 et qu'il permet d'éviter des cas graves de grippe chez les personnes les plus fragiles, il est primordial que la population puisse y avoir accès. Elle lui demande ce que va faire le Gouvernement afin de trouver une solution à cette situation.

Santé

Pénurie du vaccin contre la grippe

33438. – 27 octobre 2020. – **M. Maxime Minot** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le risque de pénurie de vaccins contre la grippe hivernale. En effet, depuis le début de la campagne de vaccination mardi 13 octobre 2020, environ cinq millions de doses de vaccin contre la grippe ont été vendues, un succès qui provoque des ruptures de stock dans une grande partie des pharmacies. Si toutes les doses ne seront pas disponibles en pharmacie, l'État ayant réservé 30 % des doses restantes, la France ne disposera pas d'autres doses, à moins d'en acheter à l'étranger. Or cette rupture de stock ne semble donc pas avoir été anticipée dans le contexte sanitaire actuel, en raison d'une procédure contraignante et peu adaptée. Car, pour calculer leurs commandes passées en janvier de chaque année, les pharmaciens partent du nombre de doses vendues l'année précédente, auquel ils ajoutent environ 10 %. Mais la campagne de vaccination en 2019 a été plutôt faible et à cette date, il était difficile de prévoir l'ampleur de l'épidémie de covid-19. Ainsi, à l'heure actuelle, il n'apparaît donc plus possible de commander de nouveaux vaccins après le mois de février. Ainsi, il lui demande les leçons qu'il entend tirer de la situation actuelle.

Santé

Rupture de stock de vaccins contre la grippe

33439. – 27 octobre 2020. – **M. Stéphane Testé** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la rupture de stock de vaccins contre la grippe. Alors que la campagne de vaccination contre la grippe a débuté il y a une semaine, la tension sur les stocks se fait déjà sentir. En effet, les appels du ministère de la santé à se faire vacciner durant la saison hivernale pour éviter un afflux de patients atteints d'une forme grave de la grippe à l'hôpital concomitamment aux patients atteints du covid-19 entraînent déjà des problèmes de stocks de vaccins dans de nombreuses pharmacies. Si le ministère de la santé a annoncé avoir commandé des quantités supplémentaires de doses de vaccin contre la grippe saisonnière, les professionnels craignent un risque de pénurie. Il est ainsi demandé par nombre de professionnels de donner la priorité aux personnes fragiles. Il lui demande par conséquent si le Gouvernement envisage de donner la priorité de vaccination aux personnes fragiles et sous quelle forme.

Santé

Tabagisme passif

33440. – 27 octobre 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation du tabagisme passif en France. Si plus des trois quarts des personnes se disent gênées par la fumée des autres, les risques liés au tabagisme passif restent largement sous-estimés : les non-fumeurs sont seulement 15 % à craindre, pour eux-mêmes, les maladies liées au tabac. Pourtant, le tabagisme passif comporte des risques réels pour la santé. Aussi, elle souhaite connaître l'action du Gouvernement pour lutter contre ce phénomène.

Santé

Vaccin contre la gastro-entérite à rotavirus

33441. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la vaccination contre la gastro-entérite à rotavirus. Le rotavirus est un virus responsable de gastro-entérites aiguës qui atteint plus particulièrement les enfants de moins de 5 ans. Très contagieuse mais bénigne dans la plupart des cas, la maladie peut tout de même provoquer une déshydratation aiguë impliquant une hospitalisation urgente. D'après Santé publique France, le rotavirus est à l'origine de 111 millions d'épisodes de gastro-entérite chaque année dans le monde ; dans les pays en développement, elle est la principale cause de mortalité infantile avec plus d'un demi-million de morts par an. Il est à noter que la gastro-entérite à rotavirus est plus fréquente en hiver dans les pays tempérés comme la France où elle apparaît chaque année sous forme d'épidémie. En France, elle est responsable, chaque année, d'environ 155 000 consultations pour diarrhée aiguë chez les enfants de moins de 3 ans et 14 000 hospitalisations. Si les décès dus à la gastro-entérite à rotavirus restent exceptionnels en France, le nombre d'hospitalisations annuelles interroge sur la nécessité de pratiquer à plus grande échelle le vaccin dédié. En effet, le vaccin contre la gastro-entérite à rotavirus est très efficace en ce qu'il permet de réduire de plus de 85 % le risque de gastro-entérites sévères à rotavirus au cours de la première année de vie ; en vaccinant trois nourrissons sur quatre, le nombre de gastro-entérites à rotavirus chez les moins de 5 ans serait réduit de deux tiers sur le court terme, de trois quarts sur le long terme. Or ce vaccin, disponible en plusieurs doses, a un coût important qui avoisine les 200 euros et ne bénéficie d'aucune prise en charge par l'assurance maladie, ce qui impacte fortement sa pratique en France. Par ailleurs, alors que la France tarverse une période de crise sanitaire inédite due à l'épidémie de coronavirus, l'Académie de médecine recommande actuellement de vacciner systématiquement les nourrissons contre le rotavirus afin d'éviter des passages trop fréquents dans les hôpitaux. Aussi, elle l'interroge sur l'opportunité de prendre en charge ce vaccin, voire de l'inscrire au prochain calendrier vaccinal.

Santé

Vaccin covid-19 - mesures pour agir contre la défiance à venir

33442. – 27 octobre 2020. – **M. Yannick Favennec Becot** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'appel lancé par des scientifiques demandant au Gouvernement d'agir contre la défiance à venir des populations à l'égard du futur vaccin contre le covid-19, qui pourrait entraver une vaccinale idéale. « Dans la plupart des 19 pays étudiés, les niveaux actuels d'acceptation d'un vaccin contre le covid-19 sont insuffisants pour répondre aux exigences de l'immunité communautaire », mettent en garde les auteurs de l'étude menée en juin 2020 et publiée dans la revue *Nature Medicine*. Au total, 72 % des 13 400 personnes interrogées ont déclaré

quelles se feraient vacciner si « un vaccin disponible contre le covid-19 démontre son efficacité et son innocuité », tandis que 14 % refuseraient et 14 % se montrent hésitantes. Le taux d'acceptation évolue fortement selon les pays, avec trois pays sous les 60 %, dont la France avec 58,8 %. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles sont les initiatives qu'il entend prendre pour remédier à ce problème de défiance à l'égard du vaccin.

SPORTS

Sports
Situation des guides étrangers en France

33448. – 27 octobre 2020. – **M. Xavier Roseren** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, chargée des sports**, sur la situation des guides de montagne. Il constate que les guides étrangers peuvent venir travailler en France avec très peu de contraintes tandis que la réciprocité pour les guides français qui souhaitent travailler à l'étranger n'existe pas. Pour rappel, la libre prestation de services (LPS) concerne les services temporaires et occasionnels rendus par des ressortissants membres des pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. Le libre établissement (LE) garantit, quant à lui, aux ressortissants des États membres qui souhaitent s'installer en France d'exercer une activité permanente, et ce dans les mêmes conditions que les ressortissants français. Dans les faits, le Pôle montagne en France ne délivre pas de LPS pour les guides étrangers mais des « LE ». Or, les guides qui disposent d'une « LE » n'ont en réalité pas toujours d'adresse en France. Une révision du code du sport afin de délivrer des « LPS » aux guides étrangers serait peut-être opportune ou encore une responsabilisation des préfets qui seraient en charge de vérifier les informations données par les guides étrangers. La montagne française est très attractive pour les guides du monde entier et il souhaiterait savoir quelles mesures le Gouvernement entend mettre en place afin de réparer cette iniquité.

TOURISME, FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER ET FRANCOPHONIE

Tourisme et loisirs
Développement du tourisme durable

33454. – 27 octobre 2020. – **Mme Jacqueline Maquet** interroge **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 le développement du tourisme durable. Le secteur a été durement touché par la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19. Ce serait un leurre de penser que tout redeviendra comme avant. Il est donc nécessaire de saisir l'opportunité qui est donnée pour développer un tourisme durable, rendre le secteur plus résilient et s'adapter aux changements de mode de consommation. Pour cela, il convient de s'appuyer sur les travaux des différents comités interministériels du tourisme qui dessinent cette stratégie depuis 2017. Néanmoins, Mme la députée se questionne sur les moyens mis au service de cette ambition. Les crédits alloués à Atout France sont en forte baisse. Or, si l'on confie à l'organisme la mise en valeur du patrimoine naturel et l'organisation d'un tourisme durable, cette baisse sera probablement préjudiciable. À l'heure où les destinations traditionnelles, orientées vers le tourisme de masse ou le tourisme de luxe, sont en grande difficulté, au premier rang desquelles Paris, Mme la députée aimerait savoir comment Atout France pourrait assumer ces deux missions de soutien et de développement. Par ailleurs, Mme la députée s'inquiète de savoir si l'État se donne réellement les moyens de réaliser cette transition vers un tourisme plus territorialisé ou s'il se contente simplement de prévoir l'évolution du secteur sans se positionner, sans accompagner les acteurs au risque que de voir toujours les mêmes localités bénéficier de ce budget. Elle souhaite connaître son avis sur le sujet.

Tourisme et loisirs
Situation de la filière touristique

33457. – 27 octobre 2020. – **M. Philippe Gosselin** 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 la situation actuelle des agences de voyages et plus largement sur la situation de la filière touristique. Les fermetures des frontières ou les restrictions pour voyager frappent, en effet, durement le tourisme. Au-delà des compagnies aériennes, c'est tout le secteur qui est touché, à l'instar des agences de voyage mais aussi les hôteliers, les musées notamment. Des mesures ont déjà été annoncées mais elles doivent aller plus loin. Le Gouvernement doit, avec un

plan massif de soutien, accompagner ce secteur d'activité car, malheureusement, une reprise franche ne se fera pas avant des mois. Disposant d'un vrai maillage sur le territoire, l'impact économique de la disparition de ces agences serait catastrophique pour le pays. Il en va de même pour toutes les entreprises (hôtels, restaurants, parcs, transporteurs, emplois saisonniers, musées), structures qui vivent du tourisme et qui sont si durement touchés en cette période. Il lui demande donc quelles mesures supplémentaires le Gouvernement entend prendre pour soutenir les agences de voyages et plus généralement la filière touristique française, une des toutes premières en termes d'emplois et de devises pour la France.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

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

N° 28079 Christophe Naegelen.

Fonctionnaires et agents publics
Rupture conventionnelle dans la fonction publique

33355. – 27 octobre 2020. – **Mme Cécile Rilhac** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur la situation des fonctionnaires désireux de quitter la fonction publique. Le décret n° 2019-1593 du 31 décembre 2019, entré en vigueur le 1er janvier 2020, accorde la possibilité aux fonctionnaires et contractuels des trois versants de la fonction publique, aux ouvriers de l'État et aux praticiens contractuels des établissements publics de santé d'engager une procédure de rupture conventionnelle, au cours de laquelle un entretien, conduit par l'autorité hiérarchique, l'autorité territoriale ou l'autorité investie du pouvoir de nomination dont relève le fonctionnaire, doit se tenir à une date fixée au moins dix jours francs et au plus un mois après la réception de la lettre de demande de rupture conventionnelle. Néanmoins, force est de constater que la mise en œuvre des dispositions prévues par ce décret est encore perfectible. En effet, actuellement de nombreux fonctionnaires, notamment des personnels de l'éducation nationale, voient leurs demandes de rupture conventionnelle repoussées avant même la tenue de l'entretien, en raison de l'absence d'un cadrage ministériel attendu sur cette procédure. Pourtant, le décret n° 2019-1593 semble fixer toutes les conditions nécessaires au bon déroulement de cette procédure. Aussi, elle lui demande quelles dispositions seront prises pour que les demandes de rupture conventionnelle dans la fonction publique puissent être traitées conformément au décret en vigueur.

Formation professionnelle et apprentissage
Évolutions des contrats d'apprentissage dans la fonction publique territoriale

33356. – 27 octobre 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller** interroge **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur les récentes évolutions des contrats d'apprentissage dans la fonction publique territoriale. Jusqu'à présent, les Ehpad n'avaient pas de frais lorsqu'ils prenaient une personne en contrat d'apprentissage, en dehors de sa rémunération. À partir de la rentrée 2020, ils ont été surpris de découvrir que, sur une formation qui se chiffre globalement à 15 000 euros pour deux ans, le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) prenaient en charge 6 000 euros, laissant ainsi un reste à charge pour l'Ehpad d'environ 9 000 euros. À l'heure où le Gouvernement souhaite encourager massivement l'apprentissage et où de nombreux Ehpad étaient prêts à s'engager dans ce sens, cette mesure est profondément désincitative et crée une situation inégale entre les Ehpad privés ou associatifs. Aussi, elle souhaite connaître son analyse sur cette situation.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

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

N° 25401 Pierre Cabaré.

Déchets
Filière de recyclage des masques à usage unique

33300. – 27 octobre 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** appelle l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur le recyclage des masques à usage unique. Si le port systématique du masque s'impose comme un moyen essentiel dans la lutte contre l'épidémie de covid-19 qui touche actuellement la France, il convient de structurer une véritable filière de recyclage pour les masques à usage unique (de type chirurgical ou FFP2) utilisés quotidiennement par les Français. En effet, on observe de plus en plus ces masques joncher les trottoirs des villes alors même qu'ils constituent des déchets potentiellement dangereux, en ce qu'ils peuvent être infectés, et non biodégradables, car composés de microfibres de polypropylène, matière plastique difficilement recyclable. Pour traiter cette nouvelle source de déchets, des initiatives sont actuellement en cours en France comme à Avelin (Nord) où l'entreprise Cosmolys, spécialisée dans la collecte de déchets infectieux auprès de professionnels, teste depuis avril 2019 un processus pour désinfecter, trier et valoriser le polypropylène, ou encore à Châtellerault (Vienne) où l'entreprise Plaxtil décontamine et recycle en plastique les masques qu'elle collecte. Un consortium rassemblant médecins, industriels et scientifiques du CNRS, du CEA, de l'Inserm, de l'Anses, et de plusieurs universités et CHU, travaille eux sur différentes solutions afin de permettre la réutilisation des masques à usage unique. Cela étant, ces expériences restent marginales et ne permettent à elles seules d'absorber la consommation nationale de ces masques ; d'autant qu'il n'existe pas encore de ramassage spécifique permettant à une filière de recyclage de se structurer. Aussi, elle l'interroge sur la feuille de route de son ministère pour mettre en place une telle filière de recyclage et ainsi généraliser à l'échelle nationale les quelques entreprises locales.

Départements
Zones de préemption ENS

33304. – 27 octobre 2020. – **M. Stéphane Travert** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les zones de préemption créées au titre des espaces naturels sensibles. 91 zones de préemption ont été établies depuis 1982 dans le département de la Manche, représentant 9 415 hectares répartis sur 89 communes. Parmi ces zones de préemption, qui sont autant d'outils de préservation de la biodiversité et des paysages, 50 ont été créées par des arrêtés préfectoraux. Dans son avis n° 439 801 du 29 juillet 2020, le Conseil d'État indique que le droit de préemption n'est plus applicable dans les zones de préemption créées par les préfets, sauf à ce que le département les ait incluses dans les zones de préemption qu'il a lui-même créées au titre des espaces naturels sensibles. En l'état, dans la Manche, ce sont ainsi 39 zones de préemptions (5 370 hectares) qui deviennent caduques, avec des conséquences particulièrement délicates sur un plan juridique et contentieux. Il lui demande quelle réponse peut être apportée à cette insécurité juridique aux conséquences potentiellement néfastes.

Énergie et carburants
Biocarburant avancé produit à partir de graisses de flottation

33317. – 27 octobre 2020. – **Mme Claire O'Petit** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la réglementation existante inadaptée au biocarburant avancé produit à partir de graisses de flottation. En effet, certains acteurs du monde agricole ont développé, grâce à d'importants investissements en recherche et développement et dans le respect d'une logique 100 % économie circulaire, un biocarburant composé de coproduits issus d'industries alimentaires et de stations d'épurations, qui sont peu valorisés en France. La réglementation nationale, et notamment un arrêté du 29 mars 2018, précisent les prérequis pour qu'un biocarburant puisse être considéré comme du B100 et être exploité en flotte captive. Deux conditions cumulatives s'appliquent : il doit être composé de 100 % d'esters méthyliques d'acides gras et doit avoir une température limite de filtrabilité (TLF) à -10°C - c'est-à-dire, un biocarburant qui reste liquide et donc utilisable jusqu'à -10°C et qui ne fige qu'en dessous de cette valeur. Or cette dernière exigence ne peut être atteinte aujourd'hui que par les biocarburants produits à partir de graisses végétales. En effet, les biocarburants avancés produits à partir de graisses de flottation, en raison même de leur matière première, affichent une température limite de filtrabilité (TLF) de +10 degrés Celsius et figent en dessous de cette température. De ce fait, les biocarburants avancés produits à partir de graisses de flottation ne sont pas reconnus comme B100 et leur utilisation, y compris en flotte captive, reste interdite. Sensibilisée à cette problématique, la direction générale de l'énergie et du climat (DCGEC) a proposé à ces acteurs une solution provisoire, en leur accordant une dérogation pour utiliser leur biocarburant en B100 en

flotte captive. Toutefois, cette solution n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle reste exceptionnelle et transitoire. Elle lui demande donc si elle entend modifier l'arrêté sur les biocarburants B100, en autorisant les produits avec une TLF supérieure à -10°C à être considérés comme des biocarburants.

Énergie et carburants

Photovoltaïque - Simplification des démarches administratives

33318. – 27 octobre 2020. – **Mme Valérie Beauvais** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la nécessité de simplifier les procédures administratives de demandes de raccordement d'installations photovoltaïques. En effet, Enedis exige un numéro Siret dédié à chaque site de production et ce, à l'adresse exacte du site de production. Si la réglementation permet de réaliser plusieurs installations de façon simultanée ou non, sur un même site, l'Insee considère qu'il n'est pas envisageable de valider de nouveaux numéros Siret dès lors que les établissements secondaires créés utilisent à plusieurs reprises une même adresse postale, une même parcelle cadastrale ou un même bâtiment. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'elle entend mettre en œuvre afin de faciliter les démarches administratives liées à des demandes de raccordement d'installations photovoltaïques et ce y compris sur une même adresse postale, une même parcelle ou encore un même bâtiment.

Énergie et carburants

Production énergétique française - Énergie photovoltaïque

33319. – 27 octobre 2020. – **M. Thomas Gassilloud** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur la possibilité de privilégier les entreprises françaises innovantes en matière de transition énergétique. En tant que composante de la stratégie énergétique française, la maîtrise de la production des énergies renouvelables constitue un élément important de la souveraineté nationale. Ce secteur représente chaque année plusieurs dizaines de milliards d'euros d'investissements qui ne sont malheureusement pas investis dans les entreprises françaises. Ce constat est frappant pour les énergies renouvelables issues du soleil. À ce jour, l'intégralité des programmes d'énergie renouvelable de ce secteur reposent sur les panneaux photovoltaïques, dont la majorité sont produits en Chine, la France n'ayant plus de production industrielle aussi compétitive. Pour autant, une *start-up* française a déposé depuis plusieurs années une dizaine de brevets internationaux lui permettant de développer et d'industrialiser une technologie remarquable basée sur un procédé de concentration solaire. Si les panneaux photovoltaïques classiques ne transformeraient qu'à peine 10 % de l'énergie solaire et la transforme exclusivement en électricité (laquelle doit ensuite être stockée dans de coûteuses et polluantes batteries dont les matériaux stratégiques viennent aussi de l'étranger), cette technologie de concentration solaire augmente ce taux à 90 % de l'énergie solaire. De plus, l'énergie solaire peut ainsi être transformée en électricité, mais aussi en chaleur, froid, hydrogène, eau potable, fusion de matériaux, pour un coût largement inférieur. 90 % des matériaux utilisés dans le procédé sont recyclés ou recyclables, répondant pleinement aux objectifs de transition écologique. Enfin, le procédé utilisé stocke l'énergie solaire dans du *solar fuel*, couple hydrogène/oxygène, qui permettrait d'avoir une densité énergétique 165 fois supérieure aux batteries lithium, et ce sans aucune pollution ni impact sociétal ou environnemental. Abordant désormais sa phase industrielle, cette société ne peut malheureusement commercialiser facilement son produit en France. En effet, il semble spécifié dans les appels d'offres ou appels à projets contrôlés notamment par la CRE ou l'ADEME que les énergies renouvelables ou issus de l'hydrogène venant du soleil doivent nécessairement être produits avec du « solaire photovoltaïque », implanté uniquement sur les toits, ce qui n'est pas le cas de la technologie présentée par cette société. Ainsi il souhaiterait savoir s'il existe des barrières réglementaires au développement de l'énergie solaire par concentration et avoir confirmation que les appels d'offres sont bien tous ouverts à l'énergie solaire, quel que soit la technologie utilisée.

Environnement

Sauvegarde des paysages : règlementation en matière de publicité

33336. – 27 octobre 2020. – **Mme Fadila Khattabi** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les dispositions prévues par le code de l'environnement fixant les règles applicables à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes. Plusieurs associations de défense de l'environnement et de sauvegarde des paysages ont pointé des dysfonctionnements concernant le respect de ces règles, et ce malgré les renforcements des mesures de protection prévues par la loi, dont celle du 27 décembre 2019 relative à l'engagement local et à la proximité de l'action publique. Face à cette situation, l'association Paysages de France a notamment lancé une opération

d'envergure en saisissant 28 tribunaux administratifs. Aussi, elle l'interroge sur l'efficience des dispositions actuelles prévues par le code de l'environnement et sur les actions qui seront engagées par le ministère de la transition écologique afin de renforcer et de rétablir le respect des mesures prévues en matière de publicité permettant de garantir la protection des paysages.

TRANSITION NUMÉRIQUE ET COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

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

N° 30472 Jean-Claude Leclabart.

TRANSPORTS

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

N°s 19622 Mme George Pau-Langevin ; 27944 Pierre Cabaré.

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 signent pas leur arrêt de mort.

Taxis
Allongement exceptionnel de l'âge d'une voiture de transport avec chauffeur

33449. – 27 octobre 2020. – **Mme Typhanie Degois** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur les conditions d'installation et d'exploitation applicables aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur (VTC), et plus particulièrement celles concernant les caractéristiques techniques du véhicule. En effet, l'arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur précise les dimensions minimales du véhicule, que celui-ci doit être muni d'au moins quatre portes, ou encore que le véhicule doit avoir moins de 6 ans sauf s'il s'agit d'une voiture de collection. Dans le contexte sanitaire et économique actuel, cette dernière caractéristique technique liée à l'âge du véhicule risque d'entraîner d'importantes difficultés économiques pour les exploitants de VTC. En effet, tandis que de nombreux professionnels sont d'ores et déjà confrontés à des difficultés financières, l'augmentation du barème du malus écologique et l'obligation de remplacement du véhicule professionnel en raison de son ancienneté augmenteront le coût d'acquisition de leurs outils de production, dont certaines entreprises ne pourront pas assumer la charge. Afin de soutenir les exploitants de VTC dans le contexte économique et sanitaire actuel, elle lui demande si, en concertation avec les représentants du secteur, il est envisagé à titre exceptionnel d'augmenter la caractéristique technique relative à l'âge du véhicule utilisé dans le cadre de leur activité.

Transports ferroviaires
Train à Ailly-sur-Noye

33465. – 27 octobre 2020. – **M. Jean-Claude Leclabart** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur les conséquences des suppressions et des retards réguliers de trains de voyageurs, que ce soit au départ d'Amiens ou d'Ailly-sur-Noye, sur la ligne ferroviaire Amiens-Paris. Ces situations, qui se renouvellent quotidiennement depuis le début de l'année (cf. courrier adressé par M. le Maire d'Ailly-sur-Noye), sont très préoccupantes et préjudiciables pour les usagers. Les lycéens et les étudiants sont un exemple parmi tant d'autres : les arrivées en retard aux cours sont consignées dans leurs dossiers et ne manquent pas d'avoir une incidence sur leur orientation en fin d'année scolaire. Les manques d'information relatifs à ces dysfonctionnements ne font qu'aggraver ce constat de carence. M. le député s'associe pleinement au désarroi et à la colère des usagers du train utilisant la gare d'Ailly-sur-Noye. Pour rappel, les annulations et retards constatés depuis plus d'un mois font suite à la suppression pure et simple du train de 19 h 17 au départ d'Amiens. Les étudiants de l'IUT terminant leurs cours à 18 h ainsi que les salariés habitant dans ce territoire rural se sont retrouvés désemparés et confrontés à une nouvelle organisation de vie qu'ils n'avaient pas envisagée en s'installant dans un centre-bourg ou un village de proximité. M. le ministre n'est pas sans savoir que la transition écologique est une priorité et un enjeu majeur des décennies à venir pour une très grande majorité des Français. Le recours au transport en commun est une solution en soi qui doit permettre de relever collectivement ce challenge. Il lui serait reconnaissant de bien vouloir l'informer des mesures qu'il entend prendre pour remédier aux diverses demandes reprises dans sa question ; une réaction rapide permettrait selon M. le député d'envoyer un signal fort d'apaisement à destination des usagers en colère.

Transports routiers
Transports routiers - difficultés rencontrées par les autocaristes

33466. – 27 octobre 2020. – **M. Yannick Favennec Becot** 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 autocaristes. 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 73 %. Environ 30 % de leur activité est à l'arrêt mais certaines entreprises sont totalement à l'arrêt. 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 la mi-2021 et leur pérennité est par conséquent sérieusement menacée. Pour faire face à cette situation qui concerne 100 000 salariés dont 30 000 dans le tourisme, la FNTV souhaite un prolongement du chômage partiel pris en charge à 100 % au-delà du 31 décembre 2020, ainsi qu'une prolongation des reports d'échéance des prêts bancaires au-delà des douze mois accordés. C'est pourquoi, il lui demande quelle réponse il entend apporter à ces légitimes préoccupations.

TRAVAIL, EMPLOI ET INSERTION

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

N°s 23674 Marc Delatte ; 24890 Christophe Jerretie.

Bâtiment et travaux publics
Entreprises du bâtiment et « restaurants ouvriers »

33288. – 27 octobre 2020. – **M. Didier Le Gac** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur la réglementation sociale portant sur la prise en charge des frais de repas par les employeurs. En lien avec les acteurs économiques de sa circonscription, M. le député est très régulièrement interpelé par les entreprises du bâtiment et par les restaurants dits « ouvriers » sur les conséquences d'une application stricte du règlement relatif à la distance minimale entre les sièges sociaux des entreprises et les restaurants payés à leurs salariés. Il ressort de ces témoignages que la réglementation en vigueur est sujette à interprétation. De ce fait, des sociétés se sont retrouvées sous le coup de redressements fiscaux. L'Urssaf est autorisée à remonter sur les trois derniers exercices, ce qui peut représenter plusieurs dizaines de milliers d'euros. Pour les « restaurants ouvriers », ces redressements entraînent très clairement une perte de clientèle. Les entreprises du bâtiment s'émeuvent de cette situation, mais

également du caractère aléatoire accordé à l'interprétation des textes, au moment du contrôle. 96 % des entreprises du bâtiment ont moins de 20 salariés. Dans la quasi-totalité des situations, les salariés travaillent essentiellement sur les chantiers. Le siège social se résume à une petite structure administrative et de stockage dans laquelle rien n'est prévu pour accueillir les salariés lors de leurs repas. Le déjeuner offert est donc un avantage social qui relève de la qualité et de la sécurité des conditions de travail. D'un point de vue environnemental, il est par ailleurs inapproprié de contraindre les ouvriers à parcourir, pour aller déjeuner, plus que la distance minimale autorisée entre le siège social de l'entreprise et le restaurant. Le député rappelle que le tissu économique breton est largement constitué de TPE et PME. En Bretagne, les entreprises du bâtiment représentent 14 000 emplois. Elles sont reconnues comme acteurs du dynamisme économique et contribuent aussi à l'emploi local. Les cas des « restaurants ouvriers » en est l'illustration même. Face aux conséquences économiques de la crise sanitaire liée à la covid-19, et alors que la relance doit venir des territoires, il lui demande si elle entend faire en sorte qu'aucune condition de distance ne soit désormais exigée pour exonérer les déjeuners de cotisations sociales.

Chômage

Réponses aux candidatures via Pôle emploi

33292. – 27 octobre 2020. – **Mme Laurence Dumont** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur la difficulté pour les demandeurs d'emploi de justifier dans certains cas leur recherche d'emploi, dans la mesure où les employeurs ne répondent pas à leur candidature. Ces derniers, qui utilisent les services de Pôle emploi pour leur recrutement, ne répondent pas systématiquement aux demandeurs d'emploi qui se retrouvent sans justificatif de leurs démarches parfois fastidieuses. Aussi, elle lui demande de lui faire part des moyens qu'elle peut mettre en œuvre pour que les entreprises envoient une réponse écrite aux candidatures sur les postes proposés par elles à Pôle emploi.

Enseignement supérieur

Financement des études supérieures

33328. – 27 octobre 2020. – **M. Ian Boucard** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** s'agissant de l'accès à certaines formations et études supérieures. En effet, les frais d'inscription élevés de certaines écoles post-bac représentent une réelle contrainte à la formation des jeunes étudiants. C'est notamment le cas de l'admission en école de puériculture qui implique d'être titulaire du diplôme d'État infirmier ou sage-femme, puis d'être reçu au concours d'entrée et de payer la somme de 7 000 euros correspondant aux frais de scolarité, une somme relativement élevée qui peut contraindre dans la plupart des cas les jeunes étudiants à abandonner l'idée de s'inscrire pour suivre cette spécialisation d'un an. Pourtant, on constate que le recrutement dans ces emplois « tendus » est de plus en plus difficile par manque de candidatures ; il faudrait donc favoriser l'accès à ces formations où le manque de personnel peut devenir problématique. De plus, les possibilités de financement par les organismes tels que Pôle emploi sont soumises à de nombreux critères qui ne permettent pas aux étudiants d'en bénéficier. Il semblerait également qu'il y ait des différences de fonctionnement entre les régions d'appartenance des étudiants. Certaines prennent en charge ce genre de financement comme cela peut être le cas dans le Grand Est, tandis que d'autres ne proposent pas d'aides directes aux étudiants, ce qui crée une discrimination d'accès à la formation. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures elle compte prendre afin de favoriser l'accès aux formations de l'enseignement supérieur, garantissant ainsi un égal accès à tous les jeunes qui souhaitent se former.

Professions et activités sociales

Site Pajemploi et reconnaissance du métier d'assistant maternel

33427. – 27 octobre 2020. – **M. Fabrice Le Vigoureux** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur la situation des assistantes maternelles et les modalités de déclarations et dysfonctionnements du site Pajemploi. Destiné à simplifier les formalités administratives pour les parents employeurs qui font garder leurs enfants par une assistante maternelle agréée, le site Pajemploi est une offre de service du réseau des Urssaf. Chaque mois, les parents employeurs déclarent les heures effectuées par l'assistante maternelle ainsi que la rémunération sur le site Pajemploi. Toutefois, il n'est par exemple possible que de déclarer en heures pleines et donc impossible de prendre en compte précisément les heures effectuées. Le traitement des heures complémentaires et heures supplémentaires est souvent tardif, ce qui engendre parfois des litiges et des difficultés, aussi bien pour les parents employeurs que pour les assistantes maternelles. Par ailleurs, lorsqu'un

enfant est malade, la règle est d'appliquer la même retenue qu'en cas d'absence de l'assistante maternelle. Cette dernière se retrouve donc pénalisée financièrement, tout en continuant de travailler car le plus souvent, les assistantes maternelles accueillent plusieurs enfants. Beaucoup d'autres fonctionnements questionnent la reconnaissance de cette profession, pourtant indispensable au regard du manque de places en crèches. En plus de questionner le fonctionnement du site Pajemploi, il souhaiterait connaître les évolutions qui permettraient une meilleure considération du métier d'assistante maternelle, dans le respect du droit du travail.

Travail

Recours au télétravail dans la crise du covid-19

33467. – 27 octobre 2020. – **M. Bastien Lachaud** interroge **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur les conditions du recours au télétravail au sein des entreprises dans le contexte de la lutte contre la pandémie de coronavirus covid-19. Dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, le Président de la République a annoncé le mercredi 14 octobre 2020 l'entrée en vigueur de mesures instaurant un couvre-feu entre 21 h et 6 h dans les zones d'alerte maximale, au sein desquelles le virus circule le plus activement. Ces mesures sont supposées viser à limiter la propagation du virus dans le cadre d'activités de loisirs et de réunions privées. Elles sont lourdes de conséquences sur la vie sociale de l'ensemble des Français ; l'émotion légitime qu'elles ont suscitée suffit à le mesurer. Elles sont susceptibles d'avoir des répercussions graves sur les secteurs économiques impactés, dans la restauration, la culture, le spectacle, etc. Ces motifs seuls devraient suffire à inciter les pouvoirs publics à observer la plus extrême prudence au moment d'évaluer leur nécessité. Surtout, les données fournies par les organismes de santé conduisent à s'interroger sur la pertinence de telles dispositions. Et à considérer que des mesures visant à limiter autant que possible les interactions en milieu professionnel seraient plus pertinentes et devraient impérativement être mises en œuvre. De fait, selon les chiffres communiqués par Santé publique France, sur les 1 070 foyers d'épidémie (« *clusters* ») en cours d'investigation en France au 5 octobre 2020, 20 % concernaient des entreprises privées et publiques et 35,3 % des établissements scolaires et universitaires, soit près de 60 % au total. *A contrario*, les événements publics ou privés ne représenteraient à la même date que 7,9 % des *clusters* en cours d'investigation et le milieu familial élargi 0,8 %. Si les *clusters* ne représentent pas la majorité des cas de contamination à la covid-19 - dans la plupart des cas, un patient testé positif au virus ne peut être relié à un *cluster* du fait des difficultés du traçage -, il n'en reste pas moins qu'aucun indicateur chiffré ne permet d'affirmer comme le Président de la République que « les contacts privés sont les plus dangereux ». Extrapoler à partir des *clusters* et des chaînes de contamination identifiées devrait plutôt conduire, au contraire, à estimer que c'est en milieu professionnel ou scolaire et universitaire que le virus se propage le plus facilement et couramment, beaucoup plus fréquemment qu'à travers les contacts avec quelques personnes familières appartenant à un même cercle social. En tout état de cause, les mesures de prévention ne peuvent se limiter à la sphère privée. Il convient donc d'examiner la nécessité d'adopter des mesures plus énergiques pour limiter la diffusion de l'épidémie dans le cadre scolaire et professionnel. Cette dernière situation pose la question du recours aussi large que possible au télétravail, afin d'éviter les contacts et de rompre les chaînes de contamination. Dans ce domaine, l'action du ministère du travail semble s'être essentiellement limitée à des appels à la bonne volonté des entreprises : Mme la ministre indiquait encore le jeudi 15 octobre 2020 « qu'il est désormais demandé aux entreprises (…) de définir un nombre de jours minimal de télétravail par semaine pour les postes qui le permettent » mais sans obligation, à travers le dialogue social. Cependant, faute de mesures volontaristes et systématiques, ces appels risquent de rester lettre morte, entraînant un recours insuffisant au télétravail ainsi qu'une inégalité entre les salariés qui sont placés dans ce régime et ceux qui ne le sont pas. M. le député a été interpellé par un habitant de sa circonscription qui partage ces inquiétudes et souhaite interroger Mme la ministre sur les mesures qui pourraient être prises pour limiter les interactions professionnelles. Il écrit : « Une mesure serait pourtant aisée, efficace et réalisable par décret. Toutes les entreprises disposent d'un document unique d'évaluation des risques professionnels, rédigé en concertation avec les représentants du personnel. Il suffirait d'obliger les entreprises à rédiger une nouvelle section de prévention de risques dédiée à la covid-19 qui évalue les possibilités de télétravail. L'inspection du travail pourrait alors juger de l'effort dans la prévention du risque de covid-19, et distribuer des amendes si une présence inutile dans les locaux est imposée. J'ai en effet dans mon entourage des personnes à qui le télétravail est strictement interdit par leur employeur, alors que leur travail est réalisable à distance. Cette interdiction met en danger leur santé et celle de leurs proches, en leur imposant des transports bondés, et en multipliant les interactions au travail. Actuellement, ils n'ont aucun moyen de levier sur leur employeur, les délégués du personnel se heurtant à une fin de non-recevoir. Un tel décret permettrait d'ouvrir du moins un dialogue, et la possibilité d'une inspection du travail, voire d'une amende, si l'employeur continue à s'opposer au télétravail sans raison valable ». Une disposition de cet ordre pourrait être à même de garantir la santé et les droits des salariés et l'égalité de tous face au

risque sanitaire. Elle serait de nature à inciter les entreprises à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger leurs salariés et à garantir un recours systématique au télétravail partout où cela est possible. La propagation de l'épidémie de covid-19 en milieu professionnel pourrait ainsi se trouver significativement freinée. Le recours à des mesures restreignant les libertés individuelles et pesant lourdement sur la vie sociale, tel que le couvre-feu, pourrait ainsi s'avérer superflu. Il souhaite donc obtenir l'éclairage de Mme la ministre sur la possibilité d'une telle mesure de prévention de la covid-19 en milieu professionnel. Il souhaite apprendre de la ministre les dispositions qu'elle compte prendre pour systématiser le recours au télétravail partout où cela possible et garantir l'égale protection de tous les salariés face à l'épidémie.

4. Réponses des ministres aux questions écrites

Le présent fascicule comprend les réponses aux questions signalées le :

lundi 11 mars 2019
N° 15718 de M. Fabien Matras ;

lundi 8 juillet 2019
N° 15754 de M. Alain Bruneel ;

lundi 7 octobre 2019
N° 15060 de M. Hubert Wulfranc ;

lundi 4 novembre 2019
N° 22384 de M. Stéphane Peu ;

lundi 18 novembre 2019
N° 20383 de M. Benoit Simian ;

lundi 25 novembre 2019
N° 20052 de M. Éric Diard ;

lundi 20 janvier 2020
N° 24648 de Mme Anne Brugnera ;

lundi 27 janvier 2020
N° 20618 de M. Régis Juanico ;

lundi 3 février 2020
N° 24974 de Mme Naïma Moutchou ;

lundi 18 mai 2020
N° 27125 de M. Christophe Naegelen ;

lundi 20 juillet 2020
N° 29411 de Mme Mathilde Panot ;

lundi 27 juillet 2020
N° 22674 de Mme Jennifer De Temmerman ;

lundi 28 septembre 2020
N° 31030 de Mme Sophie Auconie ;

lundi 5 octobre 2020
N° 31643 de M. Jean-Yves Bony ;

lundi 12 octobre 2020
N° 31820 de M. Stéphane Testé ;

lundi 19 octobre 2020
Nos 28148 de M. Stéphane Peu ; 31872 de M. Sébastien Cazenove.

INDEX ALPHABÉTIQUE DES DÉPUTÉS AYANT OBTENU UNE OU PLUSIEURS RÉPONSES

A

Abadie (Caroline) Mme : 28238, Agriculture et alimentation (p. 7463).

Adam (Damien) : 12538, Transports (p. 7547).

Anato (Patrice) : 29154, Transition écologique (p. 7542).

Auconie (Sophie) Mme : 31030, Transports (p. 7603).

B

Balanant (Erwan) : 32237, Solidarités et santé (p. 7529).

Barrot (Jean-Noël) : 14371, Transports (p. 7551).

Bazin (Thibault) : 23148, Transports (p. 7583) ; **30558,** Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7493) ; **32386,** Solidarités et santé (p. 7530).

Beauvais (Valérie) Mme : 19497, Transports (p. 7565) ; **28490,** Agriculture et alimentation (p. 7464).

Benoit (Thierry) : 24783, Personnes handicapées (p. 7510).

Berta (Philippe) : 29700, Solidarités et santé (p. 7519).

Berville (Hervé) : 20051, Transports (p. 7567).

Besson-Moreau (Grégory) : 24390, Transports (p. 7593).

Bessot Ballot (Barbara) Mme : 27204, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7491).

Biémouret (Gisèle) Mme : 29066, Agriculture et alimentation (p. 7466).

Bilde (Bruno) : 17430, Transports (p. 7560).

Blanchet (Christophe) : 20056, Transports (p. 7569) ; **31765,** Solidarités et santé (p. 7516).

Boëlle (Sandra) Mme : 32010, Intérieur (p. 7502).

Bonnivard (Émilie) Mme : 31320, Agriculture et alimentation (p. 7485).

Bony (Jean-Yves) : 31643, Solidarités et santé (p. 7523).

Bouchet (Jean-Claude) : 29067, Agriculture et alimentation (p. 7467).

Bouyx (Bertrand) : 25162, Transports (p. 7598).

Breton (Xavier) : 26614, Transports (p. 7600) ; **31815,** Solidarités et santé (p. 7527).

Bricout (Guy) : 28008, Agriculture et alimentation (p. 7462).

Brindeau (Pascal) : 24290, Transports (p. 7591) ; **28495,** Agriculture et alimentation (p. 7465).

Brochand (Bernard) : 27736, Agriculture et alimentation (p. 7461).

Brugnera (Anne) Mme : 24648, Transports (p. 7594) ; **31650,** Solidarités et santé (p. 7525).

Brulebois (Danielle) Mme : 28788, Agriculture et alimentation (p. 7466) ; **32242,** Économie, finances et relance (p. 7498).

Bruneel (Alain) : 15754, Transports (p. 7556).

Brunet (Anne-France) Mme : 28492, Agriculture et alimentation (p. 7464).

C

Cariou (Émilie) Mme : 31835, Justice (p. 7502).

Cattin (Jacques) : 20111, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7490) ; **30560,** Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7494).

Cazebonne (Samantha) Mme : 28804, Agriculture et alimentation (p. 7478).

Cazenove (Sébastien) : 19515, Transports (p. 7566) ; **31872,** Solidarités et santé (p. 7517).

Chalas (Émilie) Mme : 20566, Personnes handicapées (p. 7508).

Charrière (Sylvie) Mme : 27288, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7492).

Cherpion (Gérard) : 31982, Solidarités et santé (p. 7528).

Cinieri (Dino) : 21483, Transformation et fonction publiques (p. 7532) ; **25013,** Culture (p. 7496) ; **29075,** Agriculture et alimentation (p. 7468) ; **31647,** Solidarités et santé (p. 7525).

Corbière (Alexis) : 22172, Transports (p. 7578).

Cordier (Pierre) : 810, Logement (p. 7504) ; **21484,** Transformation et fonction publiques (p. 7532) ; **29289,** Agriculture et alimentation (p. 7470).

Cormier-Bouligeon (François) : 30359, Agriculture et alimentation (p. 7480).

Cubertafon (Jean-Pierre) : 28791, Agriculture et alimentation (p. 7466).

D

Dalloz (Marie-Christine) Mme : 31645, Solidarités et santé (p. 7524).

Dassault (Olivier) : 27967, Agriculture et alimentation (p. 7462) ; **27973,** Agriculture et alimentation (p. 7471).

De Temmerman (Jennifer) Mme : 22674, Transition écologique (p. 7536).

Descoeur (Vincent) : 31443, Solidarités et santé (p. 7521) ; **32544,** Tourisme, Français de l'étranger et francophonie (p. 7531).

Dharréville (Pierre) : 28508, Agriculture et alimentation (p. 7474).

Diard (Éric) : 20052, Transports (p. 7568) ; **23164,** Transports (p. 7584) ; **27975,** Agriculture et alimentation (p. 7471) ; **28249,** Agriculture et alimentation (p. 7473) ; **28505,** Agriculture et alimentation (p. 7477) ; **32780,** Justice (p. 7503).

Dive (Julien) : 563, Logement (p. 7504).

Dombreval (Loïc) : 22790, Transports (p. 7581).

Dubié (Jeanine) Mme : 31652, Solidarités et santé (p. 7526).

Duby-Muller (Virginie) Mme : 28509, Agriculture et alimentation (p. 7474).

Dumas (Françoise) Mme : 16440, Transports (p. 7558).

Dumont (Pierre-Henri) : 16627, Transition écologique (p. 7534).

Dupont-Aignan (Nicolas) : 18019, Transports (p. 7562) ; **28805,** Agriculture et alimentation (p. 7475).

E

Euzet (Christophe) : 21209, Transports (p. 7572) ; **22841,** Solidarités et santé (p. 7512).

F

Faucillon (Elsa) Mme : 15134, Transports (p. 7552).

Fiat (Caroline) Mme : 21124, Transports (p. 7571).

Fiévet (Jean-Marie) : 10337, Transports (p. 7547).

Firmin Le Bodo (Agnès) Mme : 23044, Transports (p. 7582).

Forissier (Nicolas) : 27969, Agriculture et alimentation (p. 7462) ; **29077,** Agriculture et alimentation (p. 7469) ; **29724,** Transports (p. 7602).

G

Garcia (Laurent) : 28244, Agriculture et alimentation (p. 7472) ; **28803,** Agriculture et alimentation (p. 7477) ; **31450,** Solidarités et santé (p. 7523).

Gaultier (Jean-Jacques) : 30284, Transports (p. 7603).

Gauvain (Raphaël) : 19752, Transports (p. 7567).

Gayte (Laurence) Mme : 13852, Transports (p. 7549).

Gipson (Séverine) Mme : 16681, Transports (p. 7559).

Girardin (Éric) : 28239, Agriculture et alimentation (p. 7463).

Gomez-Bassac (Valérie) Mme : 18493, Transports (p. 7564) ; **29287,** Agriculture et alimentation (p. 7469).

Gosselin (Philippe) : 25161, Transports (p. 7598) ; **31577,** Agriculture et alimentation (p. 7487).

Gouffier-Cha (Guillaume) : 29742, Agriculture et alimentation (p. 7479).

Goulet (Perrine) Mme : 21631, Transports (p. 7574).

Gouttefarde (Fabien) : 32708, Solidarités et santé (p. 7517).

H

Haury (Yannick) : 31207, Agriculture et alimentation (p. 7484).

Hetzel (Patrick) : 21876, Transports (p. 7576) ; **29881,** Solidarités et santé (p. 7519) ; **32029,** Agriculture et alimentation (p. 7487).

Houbron (Dimitri) : 28245, Agriculture et alimentation (p. 7472).

Hutin (Christian) : 15279, Transports (p. 7553) ; **15881,** Transition écologique (p. 7533) ; **30153,** Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7492).

h

homme (Loïc d') : 26176, Transition écologique (p. 7540) ; **30843,** Solidarités et santé (p. 7520).

J

Jacquier-Laforge (Élodie) Mme : 23973, Transports (p. 7588) ; **25904,** Transition écologique (p. 7539) ; **30690,** Agriculture et alimentation (p. 7482).

Janvier (Caroline) Mme : 28949, Personnes handicapées (p. 7511) ; **30750,** Agriculture et alimentation (p. 7483).

Jerretie (Christophe) : 29517, Agriculture et alimentation (p. 7478).

Jolivet (François) : 31573, Solidarités et santé (p. 7515).

Juanico (Régis) : 20618, Personnes handicapées (p. 7509).

K

Kamardine (Mansour) : 23076, Transports (p. 7583).

Kéclard-Mondésir (Manuéla) Mme : 28401, Agriculture et alimentation (p. 7476).

Kerbarh (Stéphanie) Mme : 24142, Transports (p. 7589).

Kuster (Brigitte) Mme : 31767, Solidarités et santé (p. 7517).

L

Lachaud (Bastien) : 23362, Transports (p. 7586) ; **28248,** Agriculture et alimentation (p. 7473).

Lainé (Fabien) : 31766, Solidarités et santé (p. 7516).

Lakrafi (Amélia) Mme : 21314, Transports (p. 7573).

Larrivé (Guillaume) : 31875, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7495).

Larsonneur (Jean-Charles) : 31091, Solidarités et santé (p. 7513).

Lasserre (Florence) Mme : 15613, Transports (p. 7554) ; **23980,** Transports (p. 7588).

Lavergne (Célia de) Mme : 22383, Transports (p. 7579).

Le Fur (Marc) : 26107, Transition écologique (p. 7540) ; **31445,** Solidarités et santé (p. 7522).

Le Pen (Marine) Mme : 14917, Transports (p. 7551).

Lemoine (Patricia) Mme : 29072, Agriculture et alimentation (p. 7468) ; **29073,** Agriculture et alimentation (p. 7468).

Loiseau (Patrick) : 30244, Transition écologique (p. 7543).

Lorion (David) : 368, Logement (p. 7504).

Louwagie (Véronique) Mme : 32232, Agriculture et alimentation (p. 7489).

l

la Verpillière (Charles de) : 23188, Transports (p. 7585).

M

Marilossian (Jacques) : 30984, Outre-mer (p. 7506) ; **31646,** Solidarités et santé (p. 7524).

Matras (Fabien) : 15718, Transition écologique (p. 7533).

Mazars (Stéphane) : 21899, Transports (p. 7576).

Ménard (Emmanuelle) Mme : 24651, Transports (p. 7595) ; **31092,** Solidarités et santé (p. 7513).

Mette (Sophie) Mme : 29079, Agriculture et alimentation (p. 7469) ; **31763,** Solidarités et santé (p. 7515).

Meunier (Frédérique) Mme : 21126, Transports (p. 7572).

Meynier-Millefert (Marjolaine) Mme : 12953, Transports (p. 7548).

Millienne (Bruno) : 18229, Transports (p. 7563).

Molac (Paul) : 32095, Agriculture et alimentation (p. 7488).

Morel-À-L'Huissier (Pierre) : 20482, Transition écologique (p. 7535) ; **31451,** Solidarités et santé (p. 7523).

Moutchou (Naïma) Mme : 24974, Transition écologique (p. 7538).

N

Nadot (Sébastien) : 31283, Intérieur (p. 7499).

Naegelen (Christophe) : 24145, Transports (p. 7590) ; **27125,** Intérieur (p. 7499) ; **31447,** Solidarités et santé (p. 7522).

Nury (Jérôme) : 30491, Agriculture et alimentation (p. 7481).

O

O'Petit (Claire) Mme : 28243, Agriculture et alimentation (p. 7471).

Oppelt (Valérie) Mme : 28232, Agriculture et alimentation (p. 7462) ; **32894,** Solidarités et santé (p. 7518).

Osson (Catherine) Mme : 21536, Transports (p. 7574).

P

Pajot (Ludovic) : 28785, Agriculture et alimentation (p. 7465) ; **30697,** Agriculture et alimentation (p. 7483) ; **31583,** Transition écologique (p. 7544).

Panot (Mathilde) Mme : 29411, Transition écologique (p. 7543).

Perrut (Bernard) : 26686, Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales (p. 7491) ; **31648,** Solidarités et santé (p. 7525).

Petit (Maud) Mme : 31644, Solidarités et santé (p. 7524).

Peu (Stéphane) : 22384, Transports (p. 7580) ; **28148,** Logement (p. 7505) ; **31237,** Solidarités et santé (p. 7514).

Peyrol (Bénédicte) Mme : 22243, Économie, finances et relance (p. 7497).

Pires Beaune (Christine) Mme : 16164, Transports (p. 7557) ; **23794,** Transports (p. 7587) ; **31817,** Solidarités et santé (p. 7527).

Poletti (Bérengère) Mme : 28506, Agriculture et alimentation (p. 7473).

Pradié (Aurélien) : 18022, Transports (p. 7563).

Q

Quentin (Didier) : 17805, Transports (p. 7561) ; **27739,** Agriculture et alimentation (p. 7461).

R

Ramadier (Alain) : 21632, Transports (p. 7575).

Ramos (Richard) : 22176, Transports (p. 7579) ; **31448,** Solidarités et santé (p. 7523).

Rebeyrotte (Rémy) : 14028, Transports (p. 7550).

Reda (Robin) : 18088, Transition écologique (p. 7535) ; **32754,** Tourisme, Français de l'étranger et francophonie (p. 7531).

Reiss (Frédéric) : 31655, Solidarités et santé (p. 7526) ; **31873,** Solidarités et santé (p. 7517).

Ressiguier (Muriel) Mme : 15753, Transports (p. 7555).

Rist (Stéphanie) Mme : 24843, Transports (p. 7596).

Rixain (Marie-Pierre) Mme : 23612, Transports (p. 7586) ; **31723,** Solidarités et santé (p. 7528).

Rossi (Laurianne) Mme : 16168, Transports (p. 7557).

Ruffin (François) : 23458, Transition écologique (p. 7537).

Rugy (François de) : 28510, Agriculture et alimentation (p. 7474).

S

Saddier (Martial) : 1626, Logement (p. 7505) ; **29071,** Agriculture et alimentation (p. 7467) ; **31649,** Solidarités et santé (p. 7525) ; **32453,** Agriculture et alimentation (p. 7489).

Sarnez (Marielle de) Mme : 15882, Transition écologique (p. 7534).

Schellenberger (Raphaël) : 31090, Solidarités et santé (p. 7513).

Sermier (Jean-Marie) : 24303, Transports (p. 7592).

Simian (Benoit) : 20383, Transports (p. 7569).

Sorre (Bertrand) : 25018, Transports (p. 7597) ; **31238,** Solidarités et santé (p. 7514).

T

Testé (Stéphane) : 31358, Solidarités et santé (p. 7515) ; **31820,** Solidarités et santé (p. 7527).

Thiériot (Jean-Louis) : 19315, Transports (p. 7565) ; **21122,** Transports (p. 7570) ; **28802,** Agriculture et alimentation (p. 7475).

Thill (Agnès) Mme : 15608, Transports (p. 7553) ; **28512,** Agriculture et alimentation (p. 7475).

Tolmont (Sylvie) Mme : 32277, Transition écologique (p. 7545).

Trastour-Isnart (Laurence) Mme : 25672, Transports (p. 7599).

Travert (Stéphane) : 21984, Transports (p. 7577) ; **24305,** Transports (p. 7593).

Trisse (Nicole) Mme : 31446, Solidarités et santé (p. 7522).

U

Untermaier (Cécile) Mme : 22245, Culture (p. 7495) ; **26565,** Transition écologique (p. 7541).

V

Valetta Ardisson (Alexandra) Mme : 32689, Solidarités et santé (p. 7529).

Vallaud (Boris) : 27643, Agriculture et alimentation (p. 7460) ; **28784,** Agriculture et alimentation (p. 7465) ; **32399,** Transition écologique (p. 7546).

Vatin (Pierre) : 31814, Solidarités et santé (p. 7526).

Viala (Arnaud) : 27776, Agriculture et alimentation (p. 7461).

Vignon (Corinne) Mme : 27016, Transports (p. 7601) ; **28511,** Agriculture et alimentation (p. 7474) ; **31239,** Solidarités et santé (p. 7514).

W

Wulfranc (Hubert) : 15060, Personnes handicapées (p. 7507) ; **28149,** Logement (p. 7505) ; **28487,** Agriculture et alimentation (p. 7463) ; **30743,** Solidarités et santé (p. 7512).

Z

Zulesi (Jean-Marc) : 31764, Solidarités et santé (p. 7516).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

A

Agriculture

1er mai et muguet en période de crise sanitaire, **29079** (p. 7469) ;
Aides au secteur de l'horticulture, **28784** (p. 7465) ;
Conséquences de la crise sanitaire sur les horticulteurs, **28785** (p. 7465) ;
Covid-19 et vente du muguet - réouverture des magasins des fleuristes, **28232** (p. 7462) ;
Covid-19 et vente produits de l'horticulture, **27736** (p. 7461) ;
Covid-19, ouverture des exploitations des pépiniéristes et horticulteurs, **28487** (p. 7463) ;
Crise sanitaire conséquences pour le secteur horticole, **29066** (p. 7466) ;
Extension du TO-DE, **32453** (p. 7489) ;
Filière horticole, **29517** (p. 7478) ;
Horticulteur - pépiniériste - covid-19, **28490** (p. 7464) ;
Horticulture - crise sanitaire, **29067** (p. 7467) ;
Interdiction pour horticulteurs pépiniéristes de vendre des plantes ornementales, **28492** (p. 7464) ;
La situation des horticulteurs et des pépiniéristes, **27739** (p. 7461) ;
Maintien des normes qualitatives du « bio » au niveau européen, **30690** (p. 7482) ;
Mesures de soutien à la filière horticole face à la crise du coronavirus, **28238** (p. 7463) ;
Mesures de soutien spécifiques pour les horticulteurs, **28788** (p. 7466) ;
Pertes subies par les horticulteurs, **27967** (p. 7462) ;
Politique de développement rural - Transfert de budget entre piliers, **31320** (p. 7485) ;
Réponse aux enjeux de l'attractivité agricole, **30491** (p. 7481) ;
Situation de la filière horticole environnementale - covid-19, **29071** (p. 7467) ;
Situation des fleuristes dans la période de crise sanitaire, **29072** (p. 7468) ;
Situation des horticulteurs durant la crise sanitaire covid-19, **29287** (p. 7469) ;
Situation des horticulteurs, des pépiniéristes et de la filière des semences, **28495** (p. 7465) ;
Situation des pépiniéristes dans la crise actuelle, **29073** (p. 7468) ;
Situation des producteurs de plants d'ornement, **28791** (p. 7466) ;
Situation urgente des horticulteurs et des pépiniéristes, **28239** (p. 7463) ;
Soutien à la filière horticole ornementale, **29075** (p. 7468) ; **29289** (p. 7470) ;
Tenue du calendrier de la France dans la sortie du glyphosate, **29742** (p. 7479) ;
Vente de plants de fleurs, **27969** (p. 7462) ;
Vente des plants - crise sanitaire, **29077** (p. 7469).

Agroalimentaire

Situation de la filière betterave sucre éthanol, **30697** (p. 7483).

Aménagement du territoire

Grands ports maritimes et compétitivité administrative, **12538** (p. 7547) ;
RN 4, **23148** (p. 7583).

Animaux

Abandon des animaux de compagnie, **27973** (p. 7471) ;

Accès aux équidés pensionnaires en écurie par leurs propriétaires - covid-19, **28802** (p. 7475) ;

Champ d'application du décret de confinement aux bénévoles associatifs, **27975** (p. 7471) ;

Conditions de transport des animaux, **28803** (p. 7477) ;

Conditions de transport des animaux vivants durant l'épidémie de covid-19, **28505** (p. 7477) ;

Conditions d'exportation d'animaux vivants durant crise du covid-19, **28804** (p. 7478) ;

Conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux, **28243** (p. 7471) ;

Conséquences du confinement sur les adoptions d'animaux, **28506** (p. 7473) ;

Dérogation aux mesures de confinement pour l'adoption d'un animal, **28244** (p. 7472) ;

Dérogation de confinement pour adoption d'animaux, **28245** (p. 7472) ;

Dérogations pour les propriétaires de chevaux, **28805** (p. 7475) ;

Droit de visite des propriétaires de chevaux pendant le confinement, **28508** (p. 7474) ;

Exportations d'animaux par voie maritime, **31207** (p. 7484) ;

Fermeture des refuges animaliers, **28509** (p. 7474) ;

Mise en œuvre de procédures simplifiées d'adoption des animaux, **28510** (p. 7474) ;

Mutilations des équidés et sanctions, **32232** (p. 7489) ;

Réouverture des refuges animaliers, **28511** (p. 7474) ;

Risque de saturation des refuges animaux dû au confinement, **28248** (p. 7473) ;

Saturation des foyers pour animaux et adoption pendant le confinement, **28249** (p. 7473) ;

Situation des refuges animaliers dans la crise sanitaire liée au covid-19, **28512** (p. 7475).

Assurance maladie maternité

Prise en charge des frais d'ambulance pour les personnes souffrant d'obésité, **32689** (p. 7529) ;

Prise en charge des frais de transport en ambulance bariatrique, **32237** (p. 7529).

Automobiles

Prise en charge du vice de fabrication du moteur essence Renault 1.2 TCe, **23164** (p. 7584).

B

Bâtiment et travaux publics

Fraudes dans le domaine de la rénovation énergétique, **32242** (p. 7498).

Biodiversité

Protéger 30 % de la planète, **25904** (p. 7539).

Bois et forêts

Aide aux particuliers en cas de scolyte du sapin, **32029** (p. 7487) ;

Lutte contre le nématode du pin, **27643** (p. 7460).

C

Chambres consulaires

Dissolution CNBA - Représentation de la profession de la batellerie artisanale, **19315** (p. 7565).

Commerce et artisanat

Fermeture des jardineries, **28008** (p. 7462) ;
Jardineries - Coronavirus, **27776** (p. 7461).

Communes

Qualité - délégation à un conseiller municipal non adjoint - pouvoirs de police, **27288** (p. 7492) ;
Validité de la tenue d'installation du conseil municipal de Dunkerque., **30153** (p. 7492).

Consommation

Défaillances des moteurs 1.2 (type H5FT), **23188** (p. 7585) ;
Pratiques commerciales trompeuses - Plateformes en ligne, **22243** (p. 7497).

Crimes, délits et contraventions

Décret - Plateforme de fiabilisation des coordonnées, **19497** (p. 7565).

Culture

« Pass Culture » dans les territoires ruraux, **22245** (p. 7495).

Cycles et motocycles

Développement du réseau national de pistes cyclables, **21209** (p. 7572) ;
Modification des deux roues, **21984** (p. 7577).

D

Développement durable

Appropriation des objectifs de développement durable, **22674** (p. 7536).

Drogue

Assimilation du protoxyde d'azote à un « gaz hilarant », **22841** (p. 7512) ;
Augmentation de la consommation de protoxyde d'azote chez les jeunes, **32708** (p. 7517) ;
Consommation de protoxyde d'azote, **31090** (p. 7513) ;
Consommation du protoxyde d'azote N20, **31763** (p. 7515) ;
Danger de l'usage récréatif du protoxyde d'azote, **31764** (p. 7516) ;
Gaz hilarant, **31091** (p. 7513) ;
Interdiction de vente ou d'offre gratuite de protoxyde d'azote aux mineurs, **30743** (p. 7512) ;
Lutte contre la consommation de protoxyde d'azote chez les jeunes, **31765** (p. 7516) ;
Lutte contre l'utilisation détournée du protoxyde d'azote dit « gaz hilarant »,, **31237** (p. 7514) ;
Phénomène de consommation détournée du protoxyde d'azote, **31872** (p. 7517) ;
Prévention de l'usage du protoxyde d'azote par les jeunes, **31873** (p. 7517) ;
Prévention d'effets sanitaires produits par l'inhalation du protoxyde d'azote, **31766** (p. 7516) ;

Règlementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote, **31092** (p. 7513) ;

Risques sanitaires du protoxyde d'azote comme drogue récréative, **31238** (p. 7514) ;

Risques sanitaires liés à l'utilisation du protoxyde d'azote, **31239** (p. 7514) ;

Usage dangereux du protoxyde d'azote, **31358** (p. 7515) ;

Usage détourné du protoxyde d'azote, **32894** (p. 7518) ;

Usage détourné du protoxyde d'azote notamment par les plus jeunes, **31573** (p. 7515) ;

Vente de protoxyde d'azote, **31767** (p. 7517).

E

Eau et assainissement

Transfert des compétences « assainissement » et « eaux pluviales », **31875** (p. 7495).

Élevage

Fabrication du vaccin contre la myxomatose., **31577** (p. 7487) ;

Problèmes rencontrés par le secteur de l'élevage dans la filière équine, **30359** (p. 7480) ;

Renforcement des contrôles en abattoir, **30750** (p. 7483).

Élus

Formation des élus, **30558** (p. 7493) ;

Les jeunes maires de moins en moins nombreux à la tête des communes, **26686** (p. 7491) ;

Règles relatives au fonctionnement des conseils municipaux, **30560** (p. 7494).

Emploi et activité

Rationalisation de la procédure de recrutement - Une seule visite médicale, **20111** (p. 7490).

Énergie et carburants

Conséquences des éoliennes sur les animaux d'élevage, **26107** (p. 7540) ;

Hausse du prix du fioul domestique, **20482** (p. 7535) ;

Impossibilité pour les associations de bénéficier de la prime économie d'énergie, **18088** (p. 7535) ;

Interdiction de l'installation et du remplacement des chaudières au fioul, **31583** (p. 7544) ;

Interdiction des chaudières à fioul, **32277** (p. 7545) ;

Le réseau des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, **19515** (p. 7566).

Environnement

Protection des mesures environnementales pendant la crise, **29154** (p. 7542) ;

Une loi protège les arbres en ville - Faites la appliquer !, **23458** (p. 7537).

Étrangers

Laissez-passer dérogatoire pour les couples binationaux, **32544** (p. 7531) ;

Laissez-passer pour les couples binationaux séparés par la crise sanitaire, **32754** (p. 7531).

F

Fonctionnaires et agents publics

Fonctionnaires sans affectation, **21483** (p. 7532) ; **21484** (p. 7532) ;
Transparence relative aux préfets sans affectation, **27125** (p. 7499).

I

Impôts et taxes

Baisse réduction TICPE, **23044** (p. 7582) ;
Gazole non routier pour les engins de chantier et travaux bâtiment et agricoles, **24390** (p. 7593) ;
Réforme de la taxe à l'essieu, **21536** (p. 7574).

L

Laïcité

Application des sanctions prévues au titre V de la loi du 9 décembre 1905, **32780** (p. 7503).

Langue française

Notice d'utilisation du véhicule, **14371** (p. 7551).

Logement

Baisse APL à la rentrée 2017, **563** (p. 7504).

Logement : aides et prêts

Annonce de la baisse des aides personnalisées au logement, **1626** (p. 7505) ;
Baisse du montant de l'aide personnalisée au logement (APL), **810** (p. 7504) ;
Baisse programmée des allocations d'aides au logement en outre-mer, **368** (p. 7504).

M

Maladies

Borréliose de Lyme, **31643** (p. 7523) ;
Crédits attribués au budget de la recherche sur la maladie de Lyme, **31443** (p. 7521) ; **31814** (p. 7526) ;
Diagnostic et prise en charge de la maladie de Lyme, **31644** (p. 7524) ;
Errance thérapeutique des malades de la borréliose de Lyme, **31645** (p. 7524) ;
Errance thérapeutique des personnes atteintes de la maladie de Lyme, **31646** (p. 7524) ;
Inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme, **31445** (p. 7522) ; **31815** (p. 7527) ;
Inquiétudes légitimes des personnes atteintes de la maladie de Lyme, **31647** (p. 7525) ;
Les enjeux liés au glaucome et à la perte d'autonomie, **31982** (p. 7528) ;
Maladie de Lyme, **31446** (p. 7522) ; **31447** (p. 7522) ; **31648** (p. 7525) ; **31649** (p. 7525) ; **31650** (p. 7525) ;
Maladie de lyme - errance thérapeutique, **31448** (p. 7523) ;
Maladie de Lyme et errance thérapeutique, **31817** (p. 7527) ;
Recherche sur la maladie de Lyme, **31450** (p. 7523) ; **31652** (p. 7526) ; **31820** (p. 7527) ;
Soutien de la recherche sur la maladie de Lyme, **31451** (p. 7523) ; **31655** (p. 7526).

Mer et littoral

Dangers en mer du Nord et Baltique des munitions chimiques des deux guerres, **15881** (p. 7533) ;
Pollution de la mer du Nord, **15882** (p. 7534).

Mines et carrières

Projet de Montagne d'or bis en Guyane, **29411** (p. 7543).

Moyens de paiement

Refus de cartes bancaires étrangères pour l'achat de billets de train en ligne, **21314** (p. 7573).

N

Nuisances

Mur anti bruit le long de l'A16 au niveau de Coudekerque-Branche (Nord), **15279** (p. 7553).

O

Outre-mer

Filière pêche outre-mer et coronavirus, **28401** (p. 7476) ;
Piste longue à l'aéroport de Pamandzi, **23076** (p. 7583) ;
Reconnaissance publique des « enfants de la Creuse », **30984** (p. 7506).

P

Personnes handicapées

Conditions du bénéfice de l'AAH pour les personnes nées avant 1955, **20566** (p. 7508) ;
Encadrement des séjours individuels pour personne en situation de handicap., **15060** (p. 7507) ;
Handicap et remplacement par la SNCF de lignes ferroviaires par des bus, **19752** (p. 7567) ;
Masques sanitaires et accessibilité, **28949** (p. 7511) ;
Pérennité de l'allocation adultes handicapés, **24783** (p. 7510).

Pharmacie et médicaments

Pharmacie - Transfert d'officines, **32386** (p. 7530).

Politique sociale

Report et étalement des dépenses d'eau et d'énergie pour les familles modestes, **28148** (p. 7505) ;
Report et étalement des factures d'eau et d'énergie pour les familles modestes, **28149** (p. 7505).

Pollution

Armes déversées dans les mers du Nord, **24974** (p. 7538) ;
Pollution - moteurs au ralenti, **26565** (p. 7541) ;
Pollution en mer du Nord, **15718** (p. 7533) ;
Qualité de l'air et conformité à la directive PEN, **30244** (p. 7543).

Presse et livres

Justice et liberté de la presse - CEDH et loi de 1881, **31835** (p. 7502).

Produits dangereux

Dangers démontrés des gaz lacrymogènes pour la santé et interdiction., **31283** (p. 7499) ;
Immersion volontaire de munitions au fond de la Manche, **16627** (p. 7534) ;
Mettre de l'ordre et de l'indépendance à l'ANSES, **26176** (p. 7540) ;
Qualité de l'air en Nouvelle Aquitaine, **32399** (p. 7546).

Professions et activités sociales

Pouvoir d'achat des aidants familiaux, **20618** (p. 7509).

R

Ruralité

Agenda rural : mesure annoncées lors du 1e comité interministériel à la ruralité, **27204** (p. 7491) ;
Budget 2021-2027 de la politique agricole commune, **32095** (p. 7488).

S

Santé

Anses - cahier des charge étude glyphosate, **30843** (p. 7520) ;
Couverture vaccinale contre la grippe lors de l'hiver 2020-2021, **29700** (p. 7519) ;
Généralisation des programmes d'éducation thérapeutique, **31723** (p. 7528) ;
Nombre de dépistages prévus par semaine, **29881** (p. 7519).

Sécurité des biens et des personnes

Délits des mineurs non accompagnés, **32010** (p. 7502).

Sécurité routière

Impacts des nouveaux contrôles techniques automobiles, **24290** (p. 7591) ;
Sécurité des passages à niveau, **21876** (p. 7576).

T

Taxis

Nouveaux statuts des acteurs mobilités, **15608** (p. 7553).

Télécommunications

Mauvaise réception de la TNT dans des communes de la Loire, **25013** (p. 7496).

Transports

Égalité des territoires face au service public des transports, **15134** (p. 7552) ;
Lignes de car Ouibus en région Bretagne, **16164** (p. 7557) ;
Pénurie de conducteurs pour les services de transports scolaires, **23973** (p. 7588).

Transports aériens

Dédommagement financier en cas de faillite d'une compagnie aérienne, **24142** (p. 7589) ;
Défaillance de compagnies aériennes opérant en France, **25161** (p. 7598) ;

Exploitants aéroportuaires et crise covid-19, **30284** (p. 7603) ;
Faillite XL Airways, **24648** (p. 7594) ;
Gestion du bruit des aéronefs et « approche équilibrée », **27016** (p. 7601) ;
Indemnisation des voyageurs XL Airways et Aigle Azur, **25162** (p. 7598) ;
Limites de l'écocontribution sur les billets d'avion, **22172** (p. 7578) ;
Mise en liquidation de XL Airways, **24303** (p. 7592) ;
Mise en liquidation judiciaire compagnies aériennes - Recours des consommateurs, **24145** (p. 7590) ;
Protection des consommateurs en cas de défaillance de compagnies aériennes, **26614** (p. 7600) ;
Situation des clients de la société aérienne XL Airways, **24843** (p. 7596) ;
Société XL Airways, **25018** (p. 7597) ;
Soutien aux aéroports, **29724** (p. 7602) ;
XL Airways, **24305** (p. 7593).

Transports ferroviaires

Avenir de la ligne ferroviaire des Cévennes, **23794** (p. 7587) ;
Bilan LOTI sur la ligne Perpignan-Figueras, **15613** (p. 7554) ;
Cession du matériel Corail aux opérateurs entrants intéressés, **20383** (p. 7569) ;
Dégradation de la régularité des trains SNCF en 2018 en Normandie, **16681** (p. 7559) ;
Devenir de la sûreté ferroviaire (dite SUGE), **24651** (p. 7595) ;
Emprises foncières ferroviaires inutilisées, **10337** (p. 7547) ;
Financement du tunnel transalpin Lyon-Turin, **18019** (p. 7562) ;
Gestion incidents 18 juin 2019 Transilien ligne R, **21122** (p. 7570) ;
La gare de la Mogère, un grand projet inutile imposé au détriment des usagers ?, **15753** (p. 7555) ;
Le projet ferroviaire « Lyon-Turin », **17805** (p. 7561) ;
Ligne de train Paris-Orléans - Temps de trajet, **22176** (p. 7579) ;
Ligne LGV Perpignan-Montpellier, **13852** (p. 7549) ;
Ligne SNCF Douai - Paris et suppression de désserte., **15754** (p. 7556) ;
Modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, **18022** (p. 7563) ;
Nécessité d'intervention urgente en faveur du port multimodal de Mâcon, **14028** (p. 7550) ;
Nouveau cadencement SNCF et desserte de Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine, **18229** (p. 7563) ;
Nouvelle organisation de la SNCF, **16440** (p. 7558) ;
Réductions de dessertes TGV de Paris vers les villes du bassin minier, **17430** (p. 7560) ;
Réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne, **18493** (p. 7564) ;
Remboursement et indemnités financières en cas d'annulation ou retard, **21631** (p. 7574) ;
Réseau express Grand Lille, **14917** (p. 7551) ;
Suppression de la majoration des tarifs pour vente à bord - Trains TER - SNCF, **21124** (p. 7571) ;
Surveillance générale chargée de la police ferroviaire, **25672** (p. 7599) ;
Système de surcoût pour l'achat d'un billet à bord des trains TER, **20051** (p. 7567) ;
Travaux CDG Express, **21632** (p. 7575).

Transports par eau

Conditions d'exercer en tant que capitaine de navire batant pavillon français, **20052** (p. 7568) ;

Transport maritime - Teneur en soufre du fioul maritime, **22790** (p. 7581).

Transports routiers

Application de la FIMO FCO aux chauffeurs routiers des associations caritatives, **31030** (p. 7603) ;
Augmentation du PTAC des camions porteurs à 4 essieux, **21126** (p. 7572) ;
Développement du covoiturage, **12953** (p. 7548) ;
PTAC 4 essieux, **21899** (p. 7576) ;
Respect par les poids-lourds des interdiction locales de transit, **20056** (p. 7569) ;
Sécurité du transport des élèves de 3 ans, **23980** (p. 7588) ;
Véhicules de transport de marchandises légers, **22383** (p. 7579).

Transports urbains

Conditions de voyage sur la ligne 13 du métro parisien, **22384** (p. 7580) ;
Inégalités d'attribution et de tarification du forfait Améthyste, **16168** (p. 7557) ;
Prolongement du Tramway T8 entre Saint-Denis et Paris, **23362** (p. 7586) ;
RER C - Essonne, **23612** (p. 7586).

Réponses des ministres aux questions écrites

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

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

Bois et forêts
Lutte contre le nématode du pin

27643. – 24 mars 2020. – **M. Boris Vallaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la prévention du risque « nématode » et la mise en place d'un plan d'action dans le cadre de la réglementation européenne. Ver microscopique originaire d'Amérique du Nord, le nématode du pin (*bursaphelenchus xylophilus*) a été découvert au Portugal en 1999 et en Espagne en 2008 où il cause la mortalité de nombreux pins maritimes. Publié en mars 2019, le plan national d'intervention sanitaire d'urgence relatif au nématode du pin applique les mesures définies dans la décision d'exécution 2012/535/UE modifiée le 26 septembre 2012, prévoyant un axe préventif et une surveillance renforcée sur les végétaux sensibles, les matériels en bois et les écorces de végétaux, ainsi qu'une surveillance du vecteur de dissémination du nématode. Les détections observées sur le territoire français témoignent du risque élevé de contamination des forêts. Dans la région Nouvelle-Aquitaine, les activités forestières représentent 56 000 emplois et 10 milliards de chiffre d'affaire ; sur le massif forestier des Landes de Gascogne, fragilisé par les conséquences liées aux tempêtes, l'exploitation des bois représente annuellement 6 millions de mètres cubes, indispensables au fonctionnement des industries du bois d'œuvre, du bois d'industrie et énergie. En conséquence il lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour renforcer les mesures de surveillance et de contrôle, de nature à détecter le plus précocement possible son introduction, assurer une gestion rapide et efficace d'un éventuel foyer afin de lutter efficacement contre le nématode du pin et limiter son impact sur la filière.

Réponse. – Le nématode du pin (*bursaphelenchus xylophilus*) est un ver microscopique qui bloque la circulation de la sève des conifères et peut entraîner leur mort en 45 jours. C'est un organisme nuisible de quarantaine prioritaire au regard du règlement européen de santé des végétaux. Originaire d'Amérique du Nord, il s'est propagé en Asie avant d'atteindre l'Europe : au Portugal depuis 1999 où le pays est en situation d'enrayement, et en Espagne depuis 2008 où il est en cours d'éradication dans deux foyers. Les deux voies principales de propagation du nématode du pin mobilisent, soit d'arbre à arbre, un vecteur porteur du nématode, le coléoptère xylophage *monochamus galloprovincialis*, soit, à longue distance, des emballages ou des produits à base de bois contaminé. Le plan national d'intervention sanitaire d'urgence (PNISU) de lutte contre le nématode du pin a été publié le 4 mars 2019. Il vise à préparer les services de l'État à la mise en place de mesures conservatoires dans le cas d'une suspicion et à la mise en œuvre de mesures de lutte dans le cas d'une confirmation de foyer. Le plan d'urgence est activé lorsqu'un foyer de nématode du pin est découvert sur arbre, ce qui ne s'est jamais encore produit en France. Des nématodes du pin vivants ont été identifiés à plusieurs reprises ces derniers mois sur des produits de première ou de seconde transformation du bois, mais jamais sur des arbres en milieu naturel, ni sur des insectes vecteurs ; il s'est agi tout d'abord d'écorces contaminées en provenance du Portugal en 2018, puis d'emballages en bois de provenances portugaise, chinoise ou inconnue en 2018 et 2019. À chaque fois, la direction générale de l'alimentation a fait détruire les produits contaminés. Les autorités portugaises ont été alertées et ont sanctionné à chaque fois les opérateurs concernés, comme l'a confirmé le dernier audit de la Commission européenne. Les syndicats représentant les professionnels des écorces de paillage et des emballages en bois ont été réunis et sensibilisés aux risques d'introduction du nématode du pin. La surveillance de cet organisme réglementé a été renforcée et l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a été saisie pour évaluer le risque d'introduction et de propagation du nématode du pin par ce type de matériel. Dans son avis rendu en juillet 2019, l'Anses montre que le niveau du risque est directement corrélé à la présence du vecteur, responsable de la propagation de la maladie. Elle recommande une vigilance élevée sur le transport de morceaux de bois d'espèces sensibles de taille supérieure à 3 cm par 3 cm par 3 cm en provenance de pays ou régions à risque. Elle précise que les essences forestières sensibles sont celles pour lesquelles *monochamus galloprovincialis* est capable d'effectuer son cycle complet, c'est-à-dire le pin maritime, le pin sylvestre, le pin noir et *pinus radiata*, et probablement le pin d'Alep et *pinus taeda*. La surveillance cible ainsi les peuplements hôtes et les produits bois à risque identifiés par l'Anses. La priorisation des sites où sont effectués les observations visuelles

de symptômes, les prélèvements d'échantillons destinés à l'analyse et les piégeages est effectuée sur la base d'analyses de risque régionales, mises à jour annuellement. À ce jour, aucun arbre sur pied ou abattu n'a été identifié comme contaminé, la France est donc indemne de *bursaphelenchus xylophilus*.

Agriculture
Covid-19 et vente produits de l'horticulture

27736. – 31 mars 2020. – **M. Bernard Brochand*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des entreprises horticoles des Alpes-Maritimes, en particulier celles de la vallée de la Siagne et de la région de Grasse. Celles-ci, pour lesquelles le printemps représente de 50 à 90 % de leur chiffre d'affaire annuel, vont se retrouver confrontées à des difficultés financières qui mettent en jeu leur survie. La vente de plants permet à de nombreux Français la culture des jardins familiaux. Alors que la vente de produits alimentaires est aujourd'hui autorisée, la vente de plants de fruits, légumes et fleurs est interdite, générant ainsi une différence de traitement injustifiée entre producteurs agricoles. Aussi il souhaiterait savoir sous quel délai le Gouvernement entend mettre fin à cette différence de traitement en permettant au secteur horticole la vente de ses produits.

Agriculture
La situation des horticulteurs et des pépiniéristes

27739. – 31 mars 2020. – **M. Didier Quentin*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des horticulteurs et des pépiniéristes, depuis le confinement. En effet, ces professionnels réalisent, au début du printemps, quelques 70 % de leur chiffre d'affaires annuel. Ils vont donc être confrontés à de sérieuses difficultés financières. Celles-ci risquent de mettre en péril ces entreprises horticoles qui participent notamment à l'approvisionnement des 11 millions de jardins familiaux, sans oublier des dizaines de millions de balcons. De plus, il convient de rappeler que les dernières saisons n'avaient pas été très bonnes. Beaucoup de ces professionnels ne comprennent donc pas d'être empêchés de vendre leurs plants, alors que certaines jardineries et animaleries de grandes surfaces demeurent ouvertes ! C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour la sauvegarde de ce secteur saisonnier très exposé.

Commerce et artisanat
Jardineries - Coronavirus

27776. – 31 mars 2020. – **M. Arnaud Viala*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'impact de la crise sanitaire sur les jardineries. Actuellement, dans la période de confinement, seules les grandes surfaces sont ouvertes pour que les Français puissent notamment s'approvisionner en produits alimentaires et de première nécessité ; cette disposition est évidemment nécessaire. En parallèle de cela, une inquiétude persiste sur le devenir d'un certain nombre de producteurs locaux qui n'ont pas accès aux grandes surfaces pour écouler leurs produits et de beaucoup de commerçants qui, eux sont contraints de maintenir leurs magasins fermés alors même que les grandes surfaces vendent des produits dont ils sont les spécialistes. M. le député voudrait notamment attirer l'attention de M. le ministre sur la question urgente des jardineries : dans l'immense majorité des cas, les jardineries indépendantes produisent elles-mêmes leurs plants, fleurs, arbustes, arbres. Leur activité est évidemment fortement saisonnière et, actuellement, ces établissements jettent chaque jour des quantités de marchandise qu'elles ne seront pas en mesure d'écouler en temps et en heure. Pire encore, la période actuelle de confinement de la quasi-totalité de la population française fait que nombre des Français qui jardinent, ont un potager, fleurissent leur domicile, ont le temps de s'adonner à ces activités et vont chercher à se procurer les graines et plants nécessaires puisque c'est le moment de le faire. Ils achèteront ces produits dans les supermarchés, seuls points d'approvisionnement accessibles, au détriment des jardineries qui ne retrouveront donc jamais, même après la fin du confinement, un niveau d'activité satisfaisant. Il souhaiterait donc que des solutions d'ouverture soient étudiées, encadrées si besoin, pour ces surfaces de vente, afin de préserver leur production et de ne pas compromettre de manière irrémédiable pour certains leur capacité à traverser cette crise inédite. La saisonnalité de leur activité paraît justifier un traitement particulier. Ainsi, il lui demande ce qu'il compte faire en urgence pour les jardineries.

Agriculture
Pertes subies par les horticulteurs

27967. – 7 avril 2020. – **M. Olivier Dassault*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la perte subie par les horticulteurs. Alors que cette période de l'année représente de 50 à 90 % de leur chiffre d'affaires annuel, la fermeture de ces entreprises engendre des difficultés financières, allant jusqu'à mettre en péril leur survie. D'après les témoignages qu'il a pu obtenir, six mois de travail sont jetés. Afin d'anticiper l'avenir et la réouverture, les gérants continuent la production pour les mois à venir, avec l'inquiétude de devoir faire subir le même sort à leur future production. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les mesures prises en faveur du secteur horticole. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Vente de plants de fleurs

27969. – 7 avril 2020. – **M. Nicolas Forissier*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les mesures d'autorisation relatives à la vente de plants de fleurs. En l'espèce, la vente de plants de fleurs au grand public n'est autorisée que dans les seules jardineries qui possèdent un rayon d'alimentation animale ou humaine. En revanche, la vente de plants de fleurs à des professionnels - entreprises ou collectivités territoriales - est autorisée, sous réserve du respect des consignes sanitaires. Cependant, pourquoi ne pas accorder les mêmes autorisations de vente concernant les plants de légumes et de fruits, pour les plants de fleurs ? Cela permettrait de sauver un secteur agricole qui réalise 80 % de son chiffre d'affaires de mars à juin. Il faut rapidement retrouver une cohérence afin de préserver tout à la fois la sécurité de tous et l'activité des producteurs locaux. Il demande quelles seront les mesures prises pour harmoniser les autorisations en matière de vente de plants de fleurs, légumes et fruits.

Commerce et artisanat
Fermeture des jardineries

28008. – 7 avril 2020. – **M. Guy Bricout*** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la fermeture des jardineries. En effet, afin de ralentir la propagation du covid-19, plusieurs catégories d'établissements ne peuvent plus accueillir de public et ce, jusqu'à nouvelle consigne du Gouvernement et des experts médicaux. Seuls les commerces de première nécessité sont repris dans le décret paru au *Journal officiel* du 16 mars 2020 mais on constate qu'il en est de même, par dérogation, pour les animaleries ou encore la fourniture des produits nécessaires aux exploitations agricoles et 45 autres types d'établissements alors que les jardineries en sont ainsi exclues. En cette période de confinement et sur des territoires ruraux comme celui de la circonscription de M. le député, les Français se retrouvent de plus en plus chaque jour dans leur jardin, souvent pour des raisons occupationnelles mais aussi traditionnelles dans les territoires ruraux ou encore pour des raisons économiques et sanitaires. Il souhaiterait connaître si des dispositions rapides vont être prises afin de permettre aux jardineries d'ouvrir au public et répondre ainsi aux attentes des Français de pouvoir ainsi entretenir leur jardin et cultiver des produits naturels.

Agriculture
Covid-19 et vente du muguet - réouverture des magasins des fleuristes

28232. – 14 avril 2020. – **Mme Valérie Oppelt*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la question de la vente du muguet le 1er mai en période de covid-19. Les producteurs de muguet se préparent à cueillir des millions de brins fleuris à partir du 15 avril 2020 environ. Il s'agit d'une activité économique importante dans le pays nantais, qui produit 80 % à 85 % du muguet vendu en France, le reste étant issu de la région bordelaise. Tous les producteurs s'organisent pour respecter les règles sanitaires et les gestes barrières pour protéger le personnel. Mais ils sont dans une incertitude totale pour écouler leur production. Les producteurs fournissant majoritairement les moyennes et grandes surfaces devraient s'en sortir. Mais quid des producteurs fournissant en particulier les fleuristes qui ne connaissent pas la date de réouverture de leur magasin et donc ne passent aucune commande de muguet ? Certes, le muguet n'est pas un bien de première nécessité. Mais si les brins ne sont pas cueillis, les conséquences sur les entreprises et les femmes et les hommes qui travaillent dans cette branche peuvent être dramatiques. Or le secteur de l'horticulture est déjà très impacté économiquement. La vente de ce muguet permet également à certains organismes ou associations (par exemple la Croix-Rouge) de financer des actions à caractère social ou humanitaire pour aider les plus fragiles. C'est pourquoi elle lui demande

si les services de l'État ont prévu la réouverture des fleuristes le 1er mai 2020 avec potentiellement des conditions de situation (étals devant les magasins de première nécessité pour éviter trop de déplacements des habitants dans leur commune par exemple), afin de pouvoir écouler les 60 millions de brins de muguet qui se vendent en général chaque année.

Agriculture

Mesures de soutien à la filière horticole face à la crise du coronavirus

28238. – 14 avril 2020. – **Mme Caroline Abadie*** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les mesures de compensation liées à la perte d'activité du secteur horticole et d'activité pépinière, suite à la fermeture des principaux canaux de distribution du secteur durant l'épidémie du covid-19. Cette activité est fortement saisonnière : les quelques 3 000 entreprises de la filière réalisent durant le printemps environ 70 % de leur chiffre d'affaires annuel, qui atteint 1,6 milliard d'euros en année pleine. La crise actuelle impacte ce secteur d'une façon particulièrement grave, en la privant de débouchés : fermeture des sites de vente directe et jardineries, annulation des commandes des collectivités publiques, activité réduite des entreprises du paysage. Pour pallier ces difficultés, des mécanismes spécifiques de soutien doivent être mis en œuvre. En effet, le dispositif de prêts de trésorerie garantis par BPI, qui porterait pour ces entreprises sur 70 % de leur revenu annuel, n'est pas adapté à la situation, puisqu'aucun rattrapage d'activité qui en permettrait le remboursement n'est possible sur le reste de l'année à venir. De même, le simple report à six mois de charges sociales et d'annuités bancaires ne fait que décaler dans le temps une difficulté insurmontable liée à cette perte sèche de chiffre d'affaires. Elle souhaite par conséquent savoir si une annulation exceptionnelle des charges de l'année peut être décidée et si, en complément du fonds de solidarité ouvert aux TPE, une indemnisation des entreprises de la filière horticole au titre de la reconnaissance de catastrophe naturelle ou de calamité agricole par l'activation du Fonds national de gestion des risques agricoles (FNGRA) peut être envisagée.

Agriculture

Situation urgente des horticulteurs et des pépiniéristes

28239. – 14 avril 2020. – **M. Éric Girardin*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des horticulteurs et des pépiniéristes. Plus de 60 % du nombre de ventes de ces professions se concentrent sur les mois de mars, avril et mai. Ils sont donc durement impactés par l'épidémie, qui survient à une période déterminante pour eux. Comme l'a annoncé Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances, la vente des plants potagers est considérée comme un achat de première nécessité. Au regard des restrictions de déplacements destinées à freiner la propagation de l'épidémie, et de la liste des établissements commerciaux autorisés à recevoir du public, les jardineries sont autorisées à maintenir leur commerce ouvert sous certaines conditions. Les préfectures peuvent donc désormais signer des dérogations pour permettre aux jardineries de vendre des plants de légumes et de fruits, ainsi que des semences potagères. Or, alors que les jardineries ont le droit d'ouvrir la totalité de leur établissement pour vendre tout ce qu'elles proposent, il semble pertinent à M. le député que les horticulteurs et les pépiniéristes détaillants puissent également avoir la possibilité d'ouvrir leur exploitation au-delà d'un simple *drive*, en respectant les consignes sanitaires. À ce jour, l'horticulture ne bénéficie d'aucun dispositif d'aide d'État puisque le secteur est inéligible aux assurances récoltes. Alors que le printemps est une période cruciale pour cette filière, la crise sanitaire a fortement impacté les activités des horticulteurs et des pépiniéristes en pleine saison des plantations. Ce secteur a déjà souffert en 2019 d'un été caniculaire qui a fortement ralenti la consommation. Selon le président de la fédération des producteurs horticoles et des pépiniéristes (FNPHP), François Felix, 2 500 entreprises vont se retrouver en détresse immédiate. Il faut un traitement national similaire à celui des jardineries pour la vente directe de production des horticulteurs et pépiniéristes sur leur exploitation agricole, il en va de l'avenir de la filière. Aussi, au regard de cette situation, il souhaite connaître les mesures qu'il entend mettre en œuvre afin de soutenir la filière horticole et pépiniériste.

Agriculture

Covid-19, ouverture des exploitations des pépiniéristes et horticulteurs

28487. – 21 avril 2020. – **M. Hubert Wulfranc*** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur les distorsions de concurrence qui se multiplient sur le territoire national entre les jardineries, majoritairement filiales de grands groupes de la distribution et les horticulteurs pépiniéristes indépendants dans le cadre de la gestion de la crise du covid-19. Depuis l'adoption des mesures de confinement, seuls les rayons animaleries et alimentaires des

jardineries étaient ouverts au public, aucune plante ornementale ou accessoire de jardinage ne pouvait y être vendu. Concernant les horticulteurs et les pépiniéristes, des dérogations étaient accordées par les préfets pour leur permettre de continuer de livrer des clients particuliers en prenant des mesures sanitaires adéquates. Ainsi des *drives* ont pu être ouverts pour vendre tout ou partie de leur production, notamment les plantes et plants à visée alimentaire (plants de légumes, plantes aromatiques, fruitiers et petits fruits rouges). Quelques préfectures ont autorisé les horticulteurs et pépiniéristes à recevoir leurs clients dans leurs serres sous réserve de prendre toutes les précautions sanitaires nécessaires. Le 1er avril 2020, Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances a indiqué, en réponse à une question du sénateur M. Emmanuel Capus, que les plants potagers seront considérés comme un achat de première nécessité. Une position confirmée par la cellule interministérielle de crise placée auprès de M. le ministre de l'intérieur, qui précise que « l'ouverture des jardineries qui vendent de la nourriture pour animaux peuvent proposer à la vente l'ensemble des produits du magasin… sans pour autant que le décret du 23 mars 2020 doive être modifié ». Aussi, toutes les jardineries sont en train de rouvrir la totalité de leurs rayons sur l'ensemble du territoire. Sur ce fondement, la direction régionale interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France a publié récemment un communiqué indiquant qu'« afin de soutenir les filières horticole et maraîchère et de ne pas compromettre la saison de plantation des potagers qui représentent une source d'alimentation importante, les jardineries franciliennes déjà ouvertes et qui disposent d'une activité secondaire d'alimentation animale peuvent laisser ouvert le reste des rayons, dont la vente des semences et des plants potagers ». Outre la vente d'alimentation animale, les jardineries ont désormais le droit d'ouvrir la totalité de leur établissement pour vendre tout ce qu'elles proposent, plantes ornementales, barbecues, tailles haies, plants potagers, bougies etc. L'Association des horticulteurs et pépiniéristes de France (HPF) revendique, au regard de cette nouvelle donne, le droit pour les horticulteurs et pépiniéristes détaillants qui produisent des plants potagers et plantes aromatiques, petits fruits rouges et fruitiers, d'ouvrir également leurs exploitations au-delà d'un simple *drive* sur l'ensemble du territoire national. Ces ouvertures seraient bien entendu conditionnées au respect des préconisations écrites sur les fiches métiers du ministère du travail sur le travail dans les commerces de détail, le travail en caisse et sur l'exercice d'une activité agricole. En effet, les clients qui se rendent chez leur horticulteur ou leur pépiniériste local ne prennent pas davantage de risques que les clients qui se rendent en jardinerie, qui, elles, ont désormais le droit de tout vendre, dès lors que les consignes de distanciation sociale et les mesures techniques de protection sont mises en œuvre. Aussi, il lui demande quelles dispositions il entend prendre pour mettre un terme à la distorsion de concurrence qui s'instaure sur le territoire national entre les jardineries et les horticulteurs et pépiniéristes ; en ce sens, il lui demande d'examiner les modalités d'une ouverture sécurisée des exploitations et serres des pépiniéristes et horticulteurs. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Horticulteur - pépiniériste - covid-19

28490. – 21 avril 2020. – **Mme Valérie Beauvais*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation des horticulteurs et des pépiniéristes. Alors que cette période de l'année représente de 50 % à 90 % de leur chiffre d'affaires annuel, la fermeture, liée aux mesures de confinement, de ces entreprises engendre des difficultés financières, allant jusqu'à mettre en péril leur survie. Nombre de ces professionnels ne comprennent pas qu'ils soient empêchés de vendre leurs plants, alors que certaines jardineries et animaleries de grandes surfaces demeurent ouvertes. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour sauvegarder les professionnels de ce secteur saisonnier très exposé. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Interdiction pour horticulteurs pépiniéristes de vendre des plantes ornementales

28492. – 21 avril 2020. – **Mme Anne-France Brunet*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences de l'interdiction faite aux horticulteurs et pépiniéristes, dans le cadre de la crise du covid-19, de vendre des plantes ornementales. Les horticulteurs et pépiniéristes réalisent plus de 60 % de leur chiffre d'affaires entre avril et juin. Ils subissent actuellement la concurrence déloyale de la grande distribution, qui continue à vendre des plantes ornementales dans ses rayons, alors que les horticulteurs et pépiniéristes ne peuvent les vendre que dans le cadre de livraisons à domicile. Mme la députée dénonce une nouvelle distorsion de concurrence suite aux mesures prises par le Gouvernement, qui considèrent les plants potagers comme des produits de première nécessité et autorisent les jardineries à ouvrir la totalité de leur établissement pour vendre

tout ce qu'elles proposent. Elle demande que l'horticulteur et pépiniériste détaillant qui produit ses plants potagers et plantes aromatiques, petits fruits rouges et fruitiers (100 % *made in France*) puisse également ouvrir son exploitation au-delà d'un simple *drive*, sachant qu'il n'est *a priori* pas plus dangereux de se rendre chez un horticulteur ou un pépiniériste local, qui produit sur place, que dans une jardinerie qui fait venir ses plantes et ses produits de toute l'Europe. Il semble également plus facile de faire respecter la distanciation sur une exploitation agricole que dans une jardinerie close et couverte. Elle souhaite connaître sa position sur ce sujet.

Agriculture

Situation des horticulteurs, des pépiniéristes et de la filière des semences

28495. – 21 avril 2020. – **M. Pascal Brindeau*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des horticulteurs, des pépiniéristes et des professionnels de la filière des semences face aux conséquences de l'état d'urgence sanitaire. En effet, compte tenu de l'extrême saisonnalité de leurs activités, et ne pouvant stocker sur une longue durée leurs productions, les horticulteurs, les pépiniéristes et les professionnels de la filière des semences sont particulièrement vulnérables aux mesures sanitaires mises en place pour empêcher la propagation du covid-19. Depuis le début du confinement, ils connaissent des pertes de leur chiffre d'affaires de l'ordre de 80 %. De plus, l'absence de trésorerie ne leur permettra pas de préparer les saisons suivantes : une situation économique qui risque d'avoir des conséquences extrêmement graves pour des milliers d'emplois. Par conséquent, il lui demande s'il envisage de débloquer des aides spécifiques d'urgence pour sauver cette filière gravement menacée.

Agriculture

Aides au secteur de l'horticulture

28784. – 28 avril 2020. – **M. Boris Vallaud*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences de la crise sanitaire liée à la propagation du covid-19 sur le secteur de l'horticulture. En effet, cette crise sanitaire intervient à un moment, le printemps, ou les entreprises réalisent la majeure partie de leur chiffre d'affaires. Déjà mis à mal en 2019 par un printemps très maussade suivi d'un été caniculaire, le secteur a connu des difficultés liées à une production irrégulière et un fort ralentissement de la consommation, conduisant à une forte dégradation de la trésorerie. Inéligible aux assurances récoltes, l'horticulture ne bénéficie d'aucun dispositif de compensation ni d'aide existants dans le secteur agricole, faisant peser de lourdes conséquences économiques à court, moyen et long terme. Les producteurs spécialisés dans les plantes à massifs ou les plants potagers sont menacés de défaillance avec une perte de 80 % du chiffre d'affaires réalisé sur cette période et la destruction totale des invendus ; les producteurs spécialisés en cycle long, vont subir une perte de chiffre d'affaires sur la période, connaître des coûts de production augmentés par l'allongement de la durée du cycle et un engorgement du marché avec une baisse des prix relative à la loi de l'offre et la demande à prévoir en sortie de crise. En outre, les exploitations devront supporter la problématique des mises en culture qui ne pourront pas être assurées ou qui demanderont des sorties de trésorerie sans lisibilité sur la reprise du marché. La réduction des effectifs liée à la nécessité de préserver la santé des salariés dans les entreprises aura de lourdes conséquences sur les capacités de mise en production En conséquence, il lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour accompagner le secteur horticole fortement touché, menacé par la crise sanitaire et particulièrement concurrencé par les productions étrangères qui pourraient être la seule alternative pour approvisionner le marché français du fait de la disparition de la production nationale.

Agriculture

Conséquences de la crise sanitaire sur les horticulteurs

28785. – 28 avril 2020. – **M. Ludovic Pajot*** attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances sur les conséquences de l'épidémie de covid-19 sur les horticulteurs. Le respect des règles relatives au confinement et à la fermeture de nombreux commerces a eu pour conséquence directe, même si elle s'entend sur le plan sanitaire, de pénaliser les nombreux horticulteurs, qui ne sont plus autorisés à vendre librement leurs productions. Dans le même temps, des grandes enseignes commerciales ont quant à elles bénéficié d'autorisation d'ouvertures pour la commercialisation de ces plantes, dans le cas où elles disposaient d'un rayon animalerie ou alimentation. Selon les responsables de la profession, le confinement a entraîné entre 90 et 95 % de perte de chiffre d'affaires. La réglementation ayant évolué, ce sont désormais les plants potagers et arbres fruitiers et autres produits considérés comme de première nécessité notamment qui peuvent être vendus. Mais il semblerait

que de nombreuses restrictions existent encore, qui pénalisent durement les horticulteurs et pépiniéristes indépendants, contrairement aux grandes enseignes commerciales. Il lui demande donc de bien vouloir lui apporter des précisions sur les dérogations accordées aux horticulteurs et pépiniéristes indépendants afin de leur permettre de ne pas être confronté à un risque de faillite. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Mesures de soutien spécifiques pour les horticulteurs

28788. – 28 avril 2020. – **Mme Danielle Brulebois*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des horticulteurs. La fermeture des entreprises horticoles liée à la crise sanitaire due au covid-19 intervient à une période où elles réalisent 80 % de leur chiffre d'affaires. Avec une année 2019 difficile (sécheresse), ces chefs d'entreprise ont des trésoreries dans le rouge et ils doivent aborder une crise qui pourrait leur faire perdre 70 % du chiffre d'affaires pour cette nouvelle année. Par ailleurs, ils subissent depuis des années la concurrence des importations des Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Espagne et autres. Ce secteur ne dispose d'aucun dispositif d'aide puisque le secteur horticole est en dehors de l'OCM, en dehors de la PAC et que les dispositifs nationaux ont été supprimés. La filière regroupe 155 structures en Bourgogne-Franche-Comté en situation de détresse (62 millions d'euros de chiffre d'affaires et plus de 300 emplois (ETP)). Elle souhaiterait donc savoir si le Gouvernement envisage de mettre en œuvre des mesures spécifiques pour soutenir ce secteur.

Agriculture
Situation des producteurs de plants d'ornement

28791. – 28 avril 2020. – **M. Jean-Pierre Cubertafon*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des producteurs de plants d'ornement. Ces producteurs font face à des restrictions importantes de leur activité de vente du fait l'épidémie en cours de covid-19. Actuellement la vente de plants de fleurs au grand public n'est autorisée que dans les seules jardineries qui possèdent un rayon d'alimentation animale ou humaine. Il y a donc une véritable rupture d'égalité entre les grandes jardineries et les petits producteurs. De plus, des remontées du terrain informent que les jardineries ne jouent pas le jeu du *made in France*. Certaines grandes enseignes continuent à s'approvisionner comme à leur habitude chez les pays voisins (Pays-Bas, Belgique, Allemagne entre autres…) et se soucient peu de la production française en crise. Contrairement aux plants d'ornement, les plants potagers sont quant à eux entrés dans la liste des produits de première nécessité, donc commercialisés partout (dans les magasins, chez les producteurs, sur les marchés ouverts). C'était une décision importante et attendue par la filière mais aussi par les Français qui peuvent ainsi avoir une activité sur leur lieu de résidence. Aussi, il souhaite connaître la position de son ministère quant à la possibilité d'accorder les mêmes autorisations de vente que les plants de légumes et de fruits, pour les plants de fleurs. Cette décision serait une véritable bouffée d'air pour un secteur qui réalise 80 % de son chiffre d'affaires de mars à juin.

Agriculture
Crise sanitaire conséquences pour le secteur horticole

29066. – 5 mai 2020. – **Mme Gisèle Biémouret*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences de la crise sanitaire liée à la propagation du covid-19 sur le secteur de l'horticulture. En effet, cette crise sanitaire intervient à un moment, le printemps, où les entreprises réalisent la majeure partie de leur chiffre d'affaires. Déjà mis à mal en 2019 par un printemps très maussade suivi d'un été caniculaire, le secteur a connu des difficultés liées à une production irrégulière et un fort ralentissement de la consommation, conduisant à une forte dégradation de la trésorerie. Inéligible aux assurances récoltes, l'horticulture ne bénéficie d'aucun dispositif de compensation ni d'aide existants dans le secteur agricole, faisant peser de lourdes conséquences économiques à court, moyen et long termes. Les producteurs spécialisés dans les plantes à massifs ou les plants potagers sont menacés de défaillance avec une perte de 80 % du chiffre d'affaires réalisé sur cette période et la destruction totale des invendus ; les producteurs spécialisés en cycle long vont subir une perte de chiffre d'affaires sur la période, connaître des coûts de production augmentés par l'allongement de la durée du cycle et un engorgement du marché avec une baisse des prix relative à la loi de l'offre et la demande à prévoir en sortie de crise. En outre, les exploitations devront supporter la problématique des mises en culture qui ne pourront pas être assurées ou qui demanderont des sorties de trésorerie sans lisibilité sur la reprise du marché. La réduction des effectifs liée à la nécessité de préserver la santé des salariés dans les entreprises aura de lourdes

conséquences sur les capacités de mise en production. En conséquence, elle lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour accompagner le secteur horticole fortement touché, menacé par la crise sanitaire et particulièrement concurrencé par les productions étrangères, qui pourraient être la seule alternative pour approvisionner le marché français du fait de la disparition de la production nationale.

Agriculture
Horticulture - crise sanitaire

29067. – 5 mai 2020. – **M. Jean-Claude Bouchet*** alerte **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation des horticulteurs et des pépiniéristes qui réalisent la grande majorité de leur chiffre d'affaires annuel (environ 60 % à 80 %) entre le début du mois de mars et la fin du mois de mai. Fin mars 2020, des décrets ont indiqué quels commerces pouvaient déroger à la fermeture alors qu'il est établi que seuls les magasins vendant des produits de première nécessité peuvent ouvrir. Les grandes surfaces étant ouvertes, la vente du végétal y est autorisée. Les pépiniéristes et les horticulteurs restent fermés. Le 1er avril 2020, le Gouvernement a considéré que les semences et les plants potagers constituaient des achats de première nécessité. Il autorise l'ouverture à ces professionnels. Malheureusement, seules les grandes surfaces et les jardineries avec un rayon alimentation animale sont ouvertes. Les horticulteurs et pépiniéristes doivent se contenter d'un *drive*, seule la livraison étant permise. Le 6 avril 2020, une décision de la cellule interministérielle vient autoriser les jardineries à ouvrir l'ensemble de leurs rayons. Mais dans ce contexte, le droit national n'ayant pas évolué, la plupart des pépiniéristes et horticulteurs restent fermés, ne faisant toujours pas partie de la liste des commerces autorisés par le Gouvernement pendant le confinement, exception faite de ceux qui bénéficient d'arrêtés préfectoraux. Le réseau de pépiniéristes et d'horticulteurs (plus de 2 600 points de vente directe en France) dénonce cette inégalité avec les grandes surfaces, qui peuvent vendre des plantes et des fleurs alors que la plupart des pépiniéristes sont installés sur des hectares à l'extérieur et qu'ils n'ont pas toujours les moyens d'ouvrir un *drive*. Pourtant, de nombreux professionnels qui vendent des produits de première nécessité, des plants de légumes, ont mis en place des normes sanitaires, des mesures barrières pour leurs salariés et le public. Essayant tant bien que mal de s'y retrouver dans ce flou réglementaire, même si certaines préfectures ont pris des arrêtés, il lui demande si le Gouvernement entend apporter en urgence tous les éclaircissements sur cette situation. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Situation de la filière horticole environnementale - covid-19

29071. – 5 mai 2020. – **M. Martial Saddier*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les difficultés rencontrées par la filière horticole ornementale en raison de l'épidémie de covid-19. L'arrêté du 15 mars 2020 complétant l'arrêté du 14 mars 2020 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la propagation du virus covid-19 a détaillé la fermeture des lieux publics non essentiels. Il a également précisé la liste des commerces pouvant rester ouverts durant la période de confinement. C'est ainsi que 3 000 exploitations, horticultures et pépinières, ont fermé leurs portes depuis cette date. Cette fermeture administrative entraîne, pour ce secteur d'activité, des pertes catastrophiques de chiffres d'affaires, de l'ordre de 70 % en mars 2020 par rapport à mars 2019 et de plus de 80 % pour le mois d'avril 2020 par rapport à celui de l'année dernière. La situation est d'autant plus critique pour les activités des horticulteurs et des pépiniéristes car la fermeture administrative mise en place pour lutter contre la propagation du covid-19 s'étend de mars à mai-juin 2020, soit la pleine saison pour les plantations. Déjà fortement touchés par une baisse d'activité en 2019 en raison d'un printemps maussade et d'un été caniculaire, les acteurs de ce secteur craignent de ne pouvoir faire face à ces nouvelles difficultés. Ils ne sont, en effet, pas éligibles aux assurances récoltes et ils redoutent que les demandes formulées auprès de l'Europe demeurent lettre morte, la filière horticole n'étant pas prioritaire dans les financements européens et non éligible aux mécanismes de la PAC. Seul un plan de soutien des exploitations horticoles et des pépinières pourrait permettre à la filière horticole ornementale de faire face à la situation actuelle. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement envisage pour soutenir les horticulteurs et les pépiniéristes.

Agriculture
Situation des fleuristes dans la période de crise sanitaire

29072. – 5 mai 2020. – **Mme Patricia Lemoine*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation dramatique rencontrée aujourd'hui par les fleuristes. Suite à la décision de fermer, à compter du 17 mars 2020, tous les commerces non essentiels au fonctionnement de la Nation, l'ensemble des fleuristes ont mis à l'arrêt leurs activités. Ils sont aujourd'hui confrontés à une situation économique dramatique, dont certains craignent de ne pouvoir se relever. En effet, depuis le début du confinement, la fédération française des artisans fleuristes évalue à plus de 40 millions d'euros les pertes sèches. La décision de fermer administrativement ces commerces, parfaitement compréhensible sur le plan sanitaire hier, revêt certaines incohérences aujourd'hui. En effet, ces professionnels doivent tout d'abord faire face à une forme de distorsion de concurrence puisque les grandes surfaces peuvent continuer à vendre des fleurs. Elles détiennent donc, de fait, une forme de monopole sur ces marchandises, réalisant des marges confortables, au détriment de ceux qui sont, en temps normal, les principaux vendeurs de fleurs. De plus, certains commerces ont l'autorisation d'ouvrir en respectant strictement les gestes barrières. C'est évidemment le cas des grandes surfaces, mais c'est aussi celui des jardineries qui se voient, avec la reconnaissance des plants potagers et des semences comme produits de première nécessité, confortées dans leur aptitude à ouvrir leurs portes. Pourtant, les fleuristes, qui ne sont jamais des lieux amenant une sur-fréquentation, sont tout aussi capables d'accueillir une clientèle dans le respect le plus absolu des gestes barrières. À l'approche du 1er mai, qui constitue un moment charnière de l'activité annuelle de ces commerçants avec plus de 20 millions d'euros de recettes à la clé, les fleuristes sont plus que jamais inquiets pour leur survie. Elle lui demande donc s'il compte permettre aux fleuristes de rouvrir dès à présent, ou du moins pour la journée du 1er mai 2020, dans le respect le plus drastique des gestes barrières, afin de soutenir ces acteurs qui sont très souvent au cœur de la vie économique des communes. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Agriculture
Situation des pépiniéristes dans la crise actuelle

29073. – 5 mai 2020. – **Mme Patricia Lemoine*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation invraisemblable vécue aujourd'hui par les pépiniéristes. À l'image des autres commerces non indispensables au fonctionnement de la Nation, les pépiniéristes ont dû stopper leurs activités à partir du 17 mars 2020. Au fil du confinement, ceux-ci ont eu l'autorisation de mettre en vente leurs productions *via* le système de *drive* ou de livraison, quand cela leur était possible. Si ces modes de vente leur ont permis de maintenir un semblant d'activité, cela reste clairement insuffisant pour les mettre définitivement à l'abri d'une faillite, d'autant qu'ils souffrent aujourd'hui de l'incohérence de plusieurs décisions. En effet, les arbres et arbustes fruitiers, à l'image des plants potagers et des semences, ont été reconnus comme des « produits de première nécessité ». Seulement, seules les enseignes vendant de la nourriture et des aliments pour animaux peuvent les commercialiser, autrement dit les grandes surfaces et les jardineries. Cette distinction est pourtant injustifiée puisque les pépiniéristes disposent généralement de sites de grande taille et en plein air, particulièrement adaptés à l'accueil de clients dans le respect strict des gestes barrières. De même, selon les dernières remontées de terrain, certains départements autorisent la réouverture des cueillettes, qui ne sont pas plus adaptées que les pépinières pour accueillir une clientèle. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il compte mettre fin à cette incohérence, en permettant aux pépiniéristes de rouvrir leurs sites, afin d'accueillir des clients, dans le respect le plus absolu des gestes barrières.

Agriculture
Soutien à la filière horticole ornementale

29075. – 5 mai 2020. – **M. Dino Cinieri*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation catastrophique de la filière horticole ornementale (horticulture et pépinières), en particulier dans le département de la Loire. Depuis le début du confinement, les 3 000 exploitations françaises, dont la grande majorité sont des producteurs détaillants, ont dû fermer. Les pertes de chiffre d'affaires pour mars 2020 en comparaison de mars 2019 frôlent les 70 %, et pour avril 2020 elles devraient dépasser les 80 %. La grande majorité du chiffre d'affaires annuel des entreprises du secteur étant réalisée entre mars et juin (inclus), le désastre économique qui s'annonce est sans précédent pour la filière. Les professionnels ont accepté les mesures de fermeture, estimant que la santé du plus grand nombre prévalait sur leur propre situation. Malheureusement, au fil

des jours, ils ont constaté l'abandon des pouvoirs publics malgré les demandes de nombreux parlementaires. Cette absence de perspectives a été confirmée par M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation lors de son audition par la commission des affaires économiques le 16 avril 2020. L'ensemble des acteurs de l'agriculture sait que les demandes faites auprès de l'Europe ont peu de chance d'aboutir. La filière horticole est non prioritaire dans les financements européens et non éligible aux mécanismes de la PAC. Quelles que soient les mesures envisagées, elles ne viendront donc pas de l'Europe. Au désespoir des professionnels s'ajoute l'iniquité, car si les producteurs sont tenus de garder portes closes, l'État a autorisé les jardineries à rouvrir leurs rayons plantes sans prévoir préalablement de stratégie commune pour la filière française, ce qui dans les faits favorise les importations. Il lui demande par conséquent s'il compte donner aux préfets des instructions claires afin de permettre aux professionnels de l'horticulture ornementale d'ouvrir leurs commerces, et s'il envisage de prévoir un dégrèvement total des charges sociales et fiscales pour les mois de mars à août 2020 inclus pour tous les professionnels de la filière.

Agriculture

Vente des plants - crise sanitaire

29077. – 5 mai 2020. – **M. Nicolas Forissier*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les fournisseurs de plants. En effet, l'ensemble des professionnels - horticulteurs, maraîchers, pépiniéristes - vendant des plants - fruits, légumes, fleurs - aimeraient obtenir une réponse claire et simple concernant les autorisations de vente. Aujourd'hui, seules les grandes surfaces sont dans la certitude de pouvoir vendre des plants. Mais les producteurs, les jardineries sont dans l'incertitude. Les règles varient d'une ville, d'un département, d'une région à l'autre. M. le député demande qu'une autorisation globale soit accordée, sans conditions assorties, tel que le fait de vendre de l'alimentation animale. De plus, cette autorisation doit englober la vente de fleurs. Il pense qu'il faut faire confiance aux producteurs, qui ont le sens des responsabilités et qui sont capables de respecter les gestes barrières de sécurité sanitaire. M. le député demande une réponse précise et juste, collée aux réalités du terrain et aux réalités économiques de ces entreprises, ainsi qu'une réponse claire relative à la question de la vente sur les lieux de production, en particulier les serres. Il souhaite connaître son avis sur ce sujet.

Agriculture

1er mai et muguet en période de crise sanitaire

29079. – 5 mai 2020. – **Mme Sophie Mette*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la question de la vente du muguet le 1er mai en période de crise sanitaire liée à l'épidémie du covid-19. Les producteurs de muguet ont commencé à cueillir les nombreux brins de muguet dans le but de les commercialiser le 1er mai. Cette activité horticole est importante dans la Gironde puisque celle-ci produit près de 20 % du muguet vendu en France (le reste de la production étant issu du pays nantais). Tous les producteurs s'organisent pour respecter les règles sanitaires, les gestes barrière et la distanciation sociale pour protéger le personnel. Malheureusement, ils sont dans l'expectative quant à la vente de leur production. Certes les grandes surfaces pourront prendre une partie des ventes, mais qu'en est-il des producteurs qui passent par les fleuristes locaux, dont aucune commande n'a pu être passée du fait de la méconnaissance de leur date de réouverture ? Le muguet n'est certes pas un bien de première nécessité mais il représente tant pour les citoyens français. Et actuellement, un peu de poésie et de douceur dans les maisons et les cœurs est une réelle nécessité. Les conséquences, si les brins de muguet ne sont pas ramassés, sont véritablement dramatiques. Combien de producteurs devraient cesser leur activité ? Or le secteur de l'horticulture est déjà amplement impacté économiquement. Les producteurs girondins se demandent si l'État ne pourrait pas autoriser l'ouverture des fleuristes, exceptionnellement, pour le 1er mai, en mettant en place des mesures barrière et de distanciation sociale afin de pouvoir écouler les millions de brins de muguet prêts à être vendus. Elle souhaite connaître sa position sur le sujet.

Agriculture

Situation des horticulteurs durant la crise sanitaire covid-19

29287. – 12 mai 2020. – **Mme Valérie Gomez-Bassac*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation économique préoccupante des horticulteurs confrontés à la crise du coronavirus. Depuis le début du confinement, les 3 000 exploitations de la filière horticole ornementale (horticulture et pépinières), dont la grande majorité sont des producteurs détaillants, ont dû fermer. Les pertes de chiffre d'affaires pour mars 2020 en

comparaison de mars 2019 pourraient atteindre les 70 %. La fermeture des entreprises horticoles liée à la crise sanitaire due au covid-19 intervient à une période où elles réalisent 80 % de leur chiffre d'affaires. Avec une année 2019 difficile (sécheresse), ces entreprises se retrouvent en grande difficulté. Par ailleurs, elles subissent depuis des années la concurrence des importations. Ce secteur ne dispose d'aucun dispositif d'aide puisque le secteur horticole est en dehors de l'OCM, en dehors de la PAC, et que les dispositifs nationaux ont été supprimés. Face au désastre économique sans précédent qui s'annonce pour la filière, elle souhaite savoir si le Gouvernement envisage de mettre en œuvre des mesures spécifiques pour soutenir ce secteur.

Agriculture

Soutien à la filière horticole ornementale

29289. – 12 mai 2020. – **M. Pierre Cordier*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation catastrophique de la filière horticole ornementale (horticulture et pépinières), en particulier dans le département des Ardennes. Depuis le début du confinement, les 3 000 exploitations françaises, dont la grande majorité sont des producteurs détaillants, ont dû fermer. Les pertes de chiffre d'affaires pour mars 2020 en comparaison de mars 2019 frôlent les 70 %, et pour avril elles devraient dépasser les 80 %. La grande majorité du chiffre d'affaires annuel des entreprises du secteur étant réalisée entre mars et juin (inclus), le désastre économique qui s'annonce est sans précédent pour la filière. Les professionnels ont accepté les mesures de fermeture, estimant que la santé du plus grand nombre prévalait sur leur propre situation. Malheureusement, au fil des jours, ils ont constaté l'abandon des pouvoirs publics malgré les demandes de nombreux parlementaires. Cette absence de perspectives a été confirmée par M. le ministre lors de son audition par la commission des affaires économiques le 16 avril 2020. L'ensemble des acteurs de l'agriculture sait que les demandes faites auprès de l'Europe ont peu de chance d'aboutir. La filière horticole est non prioritaire dans les financements européens et non éligible aux mécanismes de la PAC. Quelles que soient les mesures envisagées, elles ne viendront donc pas de l'Europe. Au désespoir des professionnels s'ajoute l'iniquité car, si les producteurs sont tenus de garder portes closes, l'État a autorisé les jardineries à rouvrir leurs rayons plantes sans prévoir préalablement de stratégie commune pour la filière française, ce qui, dans les faits, cela favorise les importations. Il lui demande par conséquent de donner aux préfets des instructions claires afin de permettre aux professionnels de l'horticulture ornementale d'ouvrir leurs commerces et de prévoir un dégrèvement total des charges sociales et fiscales pour les mois de mars à août 2020 inclus pour tous les professionnels de la filière.

Réponse. – Pour faire face à l'épidémie de covid-19, le Gouvernement a adopté, durant le confinement et dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, des dispositions de limitation de circulation du public et d'accès à certains établissements de vente, pour des motifs sanitaires. Ce contexte a engendré pour l'ensemble de la filière horticole, de la fleuristerie et du paysage, des impacts économiques majeurs sur la production, la vente, les prestations des entreprises du paysage, la logistique et la gestion de personnels. La filière horticole réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires annuel lors de la période printanière (en ornemental comme en maraîchage) et est ainsi confrontée à de fortes difficultés conjoncturelles. Certaines activités de cette filière ont été à l'arrêt. Des produits ont été détruits car non ré-orientables. Les acteurs de la filière se sont mobilisés notamment en développant de nouveaux modes de commercialisation *via* des solutions de livraisons, de *drive*, ou en direct, permettant, tout en respectant les mesures sanitaires, de limiter les pertes. La réouverture des jardineries le 6 avril 2020 puis le déconfinement à compter du 11 mai 2020 ont permis de rouvrir les débouchés des producteurs. Dans cette période de crise liée au covid-19 le Gouvernement est resté aux côtés de tous les chefs d'entreprise et salariés. Les entreprises impactées économiquement ont pu bénéficier de toutes les mesures de soutien du Gouvernement (chômage partiel, prêts garantis par l'État, reports des créances fiscales et sociales). En complément, des exonérations de cotisations sociales sont possibles sous conditions, en faveur des entreprises les plus impactées de la filière. Par ailleurs, s'agissant de la cotisation foncière des entreprises (CFE), le Gouvernement a mis en place des mesures destinées à des secteurs dont l'activité est circonscrite à l'hôtellerie, la restauration, le tourisme, l'événementiel, le sport, la culture et le transport aérien. Néanmoins, si le périmètre de ces mesures n'inclut pas les entreprises de l'horticulture, de la fleuristerie et du paysage, ces dernières, au même titre que toutes les autres entreprises, ont été exceptionnellement autorisées à anticiper, dès l'acompte de CFE de juin 2020, l'effet du plafonnement de la contribution économique territoriale en fonction de la valeur ajoutée. Elles ont pu en effet amputer l'acompte de 50 % de la CFE de juin 2020 du montant dont elles estiment pouvoir bénéficier *in fine* au titre de ce plafonnement. Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a apporté, en juin 2020, un soutien financier à la campagne de communication portée par l'interprofession Val'hor pour promouvoir les produits et les savoir-faire des entreprises de cette filière, des producteurs, auprès des consommateurs et relancer l'activité. En complément des dispositifs transversaux, pour venir en aide aux producteurs de l'horticulture et des pépinières

impactés, un soutien financier par une aide d'État spécifique à cette filière a été annoncé par le Gouvernement. Les modalités de mise en œuvre du dispositif d'aide sont en cours d'élaboration avec les représentants des professionnels. L'ensemble du Gouvernement, dont le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation de toutes les filières agricoles et apporter les solutions appropriées le plus rapidement possible. La propagation du covid-19 place le monde entier dans une situation inédite avec un triple défi, sanitaire, économique et social, auquel il convient de faire face collectivement.

Animaux
Abandon des animaux de compagnie

27973. – 7 avril 2020. – **M. Olivier Dassault*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'abandon d'animaux de compagnie. Si les chiffres d'abandon restent stables d'après la SPA, les refuges sont quasiment remplis car les adoptions sont impossibles en cette période de confinement. Afin de désengorger les fourrières, il souhaite savoir si le ministère compte autoriser les déplacements vers ce type d'installation afin que des familles puissent accueillir les animaux, après un choix sur photo, sur internet. Enfin, il souhaite savoir si la politique de stérilisation des chats errants afin d'éviter leur prolifération est toujours possible. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Champ d'application du décret de confinement aux bénévoles associatifs

27975. – 7 avril 2020. – **M. Éric Diard*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le champ d'application du décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19. En effet, ce décret dispose que « toute personne peut effectuer des déplacements brefs, dans la limite d'une heure quotidienne et dans un rayon maximal d'un kilomètre autour du domicile, activités liées […] aux besoins des animaux de compagnie. » De plus, les personnes justifiant d'une activité professionnelle ne pouvant être exercée par télétravail peuvent se rendre sur leur lieu de travail. La question se pose donc de savoir si les bénévoles d'associations, plus particulièrement de protection animale, peuvent poursuivre leurs activités, de manière occasionnelle, notamment le nourrissage des animaux errants et vulnérables. Il l'interroge donc afin de préciser le champ d'application de ce décret, afin de savoir si ces bénévoles peuvent poursuivre leur activité, comme c'est notamment le cas dans d'autres pays qui ont mis en place des mesures de confinement similaires à celles en vigueur en France. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux

28243. – 14 avril 2020. – **Mme Claire O'Petit*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux. Les refuges et associations de protection animale redoutent en effet une vague massive d'abandons d'animaux, qui ne peut pas en l'état actuel des choses être équilibrée par des adoptions. Depuis la crise sanitaire du covid-19, les refuges pour animaux et les associations recueillant des animaux sont saturés. Tous sont dans l'impossibilité de répondre aux nombreuses demandes d'accueil d'animaux afin de soulager les fourrières, car le confinement rend aujourd'hui impossible l'adoption des animaux, en obligeant les refuges à fermer leurs portes aux potentiels adoptants. L'association *Ethics For Animals* et le Collectif Chats 100 % Stérilisation Obligatoire (qui représente 607 associations et refuges) ont d'ailleurs mis une pétition en ligne demandant la reprise des adoptions dans le respect des règles sanitaires et des gestes barrières, qui a réuni en 2 jours 67 000 signatures et a été cosignée par 36 personnalités. Seule une dérogation en faveur de l'adoption des animaux permettra d'éviter une vague massive d'euthanasies en France. On doit éviter la mort de milliers d'animaux, victimes collatérales de cette crise sanitaire sans précédent. En Belgique, le gouvernement a déclaré que l'activité des refuges pour animaux était « essentielle » et permis d'adopter sous certaines conditions. Certes, le Gouvernement a récemment consenti à ce que les refuges augmentent leur capacité d'accueil tout en respectant le bien-être animal (par exemple en mettant plusieurs chiens par box). Mais ces dispositions se heurtent à la réalité et entraînent davantage de frais (nourriture, soins vétérinaires…) pour des structures qui n'ont pas le droit de faire rentrer de l'argent par le truchement des adoptions. Si ces très nombreuses petites associations et refuges ferment leurs portes, les structures de plus grande ampleur, elles-mêmes déjà au bord du pic de saturation,

ne seront pas en mesure de faire face au nombre d'abandons. Elle lui demande donc s'il compte instaurer, à l'instar de la Belgique, une dérogation aux mesures de confinement lorsqu'il s'agit d'aller adopter un animal. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Dérogation aux mesures de confinement pour l'adoption d'un animal

28244. – 14 avril 2020. – **M. Laurent Garcia*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux. Les refuges et associations de protection animale redoutent en effet une vague massive d'abandons d'animaux, qui ne peut pas en l'état actuel des choses être équilibrée par des adoptions. Depuis la crise sanitaire du covid-19, les refuges pour animaux et les associations recueillant des animaux sont saturés. Tous sont dans l'impossibilité de répondre aux nombreuses demandes d'accueil d'animaux afin de soulager les fourrières, car le confinement rend aujourd'hui impossible l'adoption des animaux, en obligeant les refuges à fermer leurs portes aux potentiels adoptants. L'association *Ethics For Animals* et le Collectif Chats 100 % Stérilisation Obligatoire (qui représente 607 associations et refuges) ont d'ailleurs mis une pétition en ligne demandant la reprise des adoptions dans le respect des règles sanitaires et des gestes barrières, qui a réuni en 2 jours 67 000 signatures et a été cosignée par 36 personnalités. Seule une dérogation en faveur de l'adoption des animaux permettra d'éviter une vague massive d'euthanasies en France. On doit éviter la mort de milliers d'animaux, victimes collatérales de cette crise sanitaire sans précédent. En Belgique par exemple, le gouvernement a déclaré que l'activité des refuges pour animaux était « essentielle » et permis d'adopter sous certaines conditions. Certes, le Gouvernement a récemment consenti à ce que les refuges augmentent leur capacité d'accueil tout en respectant le bien-être animal (par exemple en mettant plusieurs chiens par box). Mais ces dispositions se heurtent à la réalité et entraînent davantage de frais (nourriture, soins vétérinaires…) pour des structures qui n'ont pas le droit de faire rentrer de l'argent par le truchement des adoptions. Si ces très nombreuses petites associations et refuges ferment leurs portes, les structures de plus grande ampleur, elles-mêmes déjà au bord du pic de saturation, ne seront pas en mesure de faire face au nombre d'abandons. Il lui demande donc si le Gouvernement envisage, à l'instar de la Belgique, une dérogation aux mesures de confinement lorsqu'il s'agit d'aller adopter un animal. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Dérogation de confinement pour adoption d'animaux

28245. – 14 avril 2020. – **M. Dimitri Houbron*** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux. Il souligne que les refuges et les associations de protection animale craignent une vague massive d'abandons d'animaux, en réaction aux mesures de confinement qui exacerbent les tensions dans les foyers, qui ne peut être équilibrée par des adoptions au regard de la situation précitée. Il rappelle que, depuis la crise sanitaire du covid-19, les refuges pour animaux sont saturés. Il précise qu'ils sont dans l'impossibilité de répondre aux nombreuses demandes d'accueil d'animaux afin de soulager les fourrières du fait que le confinement rend impossible le déclenchement ou la poursuite du processus d'adoption des animaux. Il en déduit que cette situation oblige les refuges à fermer leurs portes aux potentiels adoptants. Il illustre son propos par la mise en ligne d'une pétition, initiée par l'association *Ethics for animals* et le Collectif Chats 100 % Stérilisation Obligatoire (représentant 607 associations et refuges), qui demande la reprise des adoptions dans le respect des règles sanitaires et des gestes barrières ; elle a déjà réuni 67 000 signatures et 36 cosignatures de personnalités en deux jours. Il soutient la création d'une dérogation en faveur de l'adoption des animaux de nature à éviter une vague massive d'euthanasies. Il s'appuie sur l'initiative du gouvernement belge qui a déclaré que l'activité des refuges pour animaux était « essentielle » et a permis de ce fait l'adoption sous certaines conditions. Il salue la décision du Gouvernement d'avoir consenti à ce que les refuges augmentent leur capacité d'accueil tout en respectant le bien-être animal. Il note, cependant, que ces dispositions entraînent davantage de frais relatifs à l'alimentation ou aux soins vétérinaires pour des structures qui ne peuvent plus avoir de recettes financières par le truchement des adoptions. Il en déduit, d'une part, que les petites associations doivent stopper leur activité et, d'autre part, que les structures de plus grande ampleur presque saturées ne seront pas en mesure de faire face au nombre d'abandons. Ainsi, il lui demande de prévoir, à l'instar de la Belgique, une dérogation aux mesures de confinement relative à l'adoption d'un animal. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Risque de saturation des refuges animaux dû au confinement

28248. – 14 avril 2020. – **M. Bastien Lachaud*** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des refuges de la SPA en période de confinement. En effet, du fait des mesures de confinement, les refuges de la SPA ne sont pas en mesure de proposer les animaux à l'adoption. Pourtant, ceux-ci continuent d'arriver *via* les fourrières. M. Jacques-Charles Fombonne, le président bénévole de la SPA, a expliqué que ses refuges ont 7 000 places en tout, et qu'ils recueillent en moyenne 3 600 animaux par mois. Actuellement, il y a 5 600 animaux dans les refuges. Si rien n'est fait, on risque une saturation rapide des refuges et, rapidement, l'euthanasie de ces animaux, faute de place. Pourtant, les candidats à l'adoption ne manquent pas mais ils ne sont pas autorisés à se rendre aux refuges. Alors que les animaux de compagnie peuvent être d'un grand réconfort pour supporter le confinement, surtout pour les personnes seules et qui sont particulièrement isolées, les adoptions sont interdites. Pourtant, il serait possible d'organiser les adoptions en respectant les gestes barrières, en n'admettant pas plus d'une personne dans le refuge. Aussi, il souhaite savoir ce qu'il compte faire pour permettre les adoptions, éviter la saturation des refuges et l'euthanasie des milliers d'animaux alors que des personnes sont prêtes à les adopter et à en prendre soin.

Animaux
Saturation des foyers pour animaux et adoption pendant le confinement

28249. – 14 avril 2020. – **M. Éric Diard*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences des mesures de confinement sur les adoptions d'animaux. Les refuges et associations de protection animale redoutent en effet une vague massive d'abandons d'animaux, qui ne peut pas en l'état actuel des choses être équilibrée par des adoptions. Depuis la crise sanitaire du covid-19, les refuges pour animaux et les associations recueillant des animaux sont saturés. Tous sont dans l'impossibilité de répondre aux nombreuses demandes d'accueil d'animaux afin de soulager les fourrières, car le confinement rend aujourd'hui impossible l'adoption des animaux, en obligeant les refuges à fermer leurs portes aux potentiels adoptants. Seule une dérogation en faveur de l'adoption des animaux permettra d'éviter une vague massive d'euthanasies en France. Il faut éviter la mort de milliers d'animaux, victimes collatérales de cette crise sanitaire sans précédent. En Belgique, le gouvernement a déclaré que l'activité des refuges pour animaux était « essentielle » et permis d'adopter sous certaines conditions. Certes, les refuges ont pu augmenter leur capacité d'accueil tout en respectant le bien-être animal, mais ces dispositions se heurtent à la réalité et entraînent davantage de frais (nourriture, soins vétérinaires) pour des structures qui n'ont pas le droit de faire rentrer de l'argent par le biais des adoptions. Si ces très nombreuses petites associations et refuges ferment leurs portes, les structures de plus grande ampleur, elles-mêmes déjà au bord du pic de saturation, ne seront plus en mesure de faire face au nombre d'abandons. Il lui demande ainsi s'il compte prendre, à l'instar de la Belgique, une dérogation aux mesures de confinement lorsqu'il s'agit d'aller adopter un animal. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux
Conséquences du confinement sur les adoptions d'animaux

28506. – 21 avril 2020. – **Mme Bérengère Poletti*** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur les conséquences des mesures de confinement pour les adoptions d'animaux. Tant les refuges que les associations recueillant des animaux sont saturés suite à la vague d'abandons constatée depuis le début de la crise sanitaire du covid-19. Tous sont dans l'impossibilité de répondre aux nombreuses demandes d'accueil d'animaux depuis que le confinement rend désormais impossible l'adoption. L'association Ethics for animals et le Collectif chats 100 % stérilisation obligatoire, qui représente 607 associations et refuges, ont lancé ensemble une pétition en ligne pour la reprise des adoptions dans le respect des règles sanitaires et des gestes barrières, qui a réuni 67 000 signatures en l'espace de deux jours. Bien que le Gouvernement ait récemment consenti à l'augmentation des capacités d'accueil des refuges dans le respect du bien-être, ces dispositions ne suffisent pas à répondre aux problématiques d'augmentation de frais (nourriture, soins vétérinaires) que connaissent ces petites structures, qui dépendent aussi de l'argent récolté *via* les adoptions. Afin d'éviter la fermeture des portes de ces associations et refuges, et alors que la Belgique a déclaré comme « essentielle » l'activité des refuges pour animaux, elle aimerait connaître sa position sur la mise en place d'une dérogation en faveur de l'adoption des animaux. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux

Droit de visite des propriétaires de chevaux pendant le confinement

28508. – 21 avril 2020. – **M. Pierre Dharréville*** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les effets de l'interdiction faite aux propriétaires de chevaux en pension de leur rendre visite pendant le confinement. En effet, ils sont responsables de leur bonne alimentation et de leur prodiguer les soins. Cela est d'autant plus vrai pour les chevaux qui sont porteurs de pathologies. Ainsi, le déplacement d'un propriétaire pour s'occuper de son cheval ne saurait être considéré comme un loisir dispensable : il prend soin d'un être vivant sensible à l'égard duquel il a une responsabilité. Et si certaines structures d'hébergement sont en mesure de prendre en charge ces besoins, d'autres font déjà savoir qu'elles vont au-devant de difficultés. C'est notamment le cas dans sa circonscription. De nombreuses personnes s'inquiètent des effets de cette interdiction sur la santé des animaux auxquels elles sont liées. C'est pourquoi, dans le même état d'esprit qui a permis d'adapter les règles initiales du confinement à partir des problématiques soulevées, il semblerait utile de prendre en compte rapidement cette question. Un accès raisonné et organisé aux écuries avec un protocole sanitaire strict aurait ainsi été imaginé dans d'autres pays comme la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Irlande, ou encore la Grèce. Le prolongement annoncé du confinement doit inciter à prendre en considération dans les meilleurs délais l'inquiétude des propriétaires de chevaux, qui semble partagée par les gérants de structures équestres. Il lui suggère d'envisager, en lien avec les représentants du monde équestre, les conditions dans lesquelles un droit de visite pourrait être encadré, en tenant compte de la situation des chevaux ayant des pathologies vérifiables dans leur dossier médical, et si nécessaire du type de structures d'accueil. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux

Fermeture des refuges animaliers

28509. – 21 avril 2020. – **Mme Virginie Duby-Muller*** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la fermeture des refuges animaliers dans le cadre de la crise sanitaire actuelle. Ces derniers sont fermés au public en raison du confinement, ce qui empêche que les adoptions aient lieu et place les refuges en situation de surpeuplement. En effet, malgré le confinement, des milliers de propriétaires continuent d'abandonner leurs animaux de compagnie, et les refuges arrivent à saturation. Ils n'ont, en outre, plus de rentrées financières liées aux adoptions. Si rien n'est fait, les associations redoutent l'arrivée d'une vague massive d'euthanasies. Elle souhaite connaître son analyse sur cette problématique urgente, et sur l'opportunité d'autoriser la reprise des adoptions dans des conditions sanitaires strictes, comme cela a été le cas en Belgique.

Animaux

Mise en œuvre de procédures simplifiées d'adoption des animaux

28510. – 21 avril 2020. – **M. François de Rugy*** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés des refuges SPA liées à la crise du covid-19. Il apparaît en effet que certains refuges arrivent actuellement à situation de saturation, la période de confinement ne permettant pas à d'éventuels adoptants de concrétiser leur projet. Aussi, il lui demande, dans la mesure où toutes les conditions sanitaires seraient réunies (choix des animaux par visualisation vidéo, simplification ou dématérialisation des formalités administratives d'adoption, respect des gestes barrière entre gestionnaires des refuges et adoptants), s'il lui semble possible d'adapter la réglementation, ce qui conduirait à une amélioration des conditions de vie des animaux, éviterait potentiellement des euthanasies dans certains refuges et donnerait par ailleurs une bouffée d'oxygène financier aux associations de protection des animaux. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux

Réouverture des refuges animaliers

28511. – 21 avril 2020. – **Mme Corinne Vignon*** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la réouverture des refuges animaliers. Dans une lettre co-signée par plus de 700 associations de protection animale et 36 personnalités publiques, il lui est demandé d'autoriser la reprise des adoptions dans les refuges. Ces derniers sont fermés au public en raison du confinement : les adoptions ne peuvent donc pas avoir lieu et les refuges sont encore plus que d'ordinaire en situation de surpeuplement. En parallèle, de nombreux propriétaires continuent d'abandonner leurs animaux de compagnie. Dans ce contexte, les refuges arrivent à saturation. Si rien n'est fait, les associations redoutent l'arrivée d'une vague massive d'euthanasies. Mme la députée lui demande d'agir au plus vite afin d'autoriser la réouverture des refuges dans des conditions sanitaires strictes afin de prévenir toute

contamination entre les personnes : adoptions sur rendez-vous après entretien téléphonique, interdiction aux personnes âgées de plus de 65 ans, uniquement deux personnes présentes au rendez-vous. Garantir le bien-être des Français ne signifie pas sacrifier les animaux de compagnie. Les adoptions peuvent être réalisées en toute sécurité. Elle souhaite savoir ce que le Gouvernement envisage de faire rapidement en ce sens.

Animaux

Situation des refuges animaliers dans la crise sanitaire liée au covid-19

28512. – 21 avril 2020. – **Mme Agnès Thill*** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des refuges animaliers dans la crise sanitaire liée au covid-19. Depuis le début de la crise, et malgré les mesures de confinement adoptées par le Gouvernement, des milliers de propriétaires continuent d'abandonner leurs animaux de compagnie, et les refuges arrivent à saturation. Alors qu'ils n'ont plus de rentrées financières liées aux adoptions, les refuges sont fermés au public, empêchant que les adoptions aient lieu et les plaçant en situation de surpeuplement. Si rien n'est fait, les associations redoutent l'arrivée d'une vague massive d'euthanasies. Aussi, elle souhaiterait savoir si une réouverture des refuges dans des conditions sanitaires strictes prévenant toute contamination ainsi qu'une reprise des adoptions sont envisageables.

Animaux

Accès aux équidés pensionnaires en écurie par leurs propriétaires - covid-19

28802. – 28 avril 2020. – **M. Jean-Louis Thiériot*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le cas spécifique des équidés « de propriétaires » pensionnaires en écurie dans le cadre des mesures prises pour limiter la propagation du covid-19. L'article 8 du décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 tel que modifié par le décret 2020-42 du 16 avril 2020 dispose que les établissements sportifs couverts et les établissements de plein air sont interdits d'accueillir du public jusqu'au 11 mai 2020. La Fédération française d'équitation interprète ces dispositions comme interdisant l'accès des propriétaires aux écuries où sont placés leurs chevaux. Alors que l'article 3 du décret prévoit que les particuliers peuvent se déplacer pour répondre aux besoins de leurs animaux de compagnie, les propriétaires de chevaux ne seraient quant à eux pas autorisés à se déplacer pour s'occuper de leurs chevaux. Cette inégalité de traitement ne parait pas justifiée dès lors que les chevaux ont à l'évidence un besoin de détente plus important que des chiens ou des chats et qu'une balade en forêt permet sans aucun doute une distanciation sociale plus conséquente qu'une sortie en ville. Le manque d'exercice pendant une si longue période étant susceptible de créer des troubles comportementaux chez l'équidé de nature à mettre en danger les cavaliers à la reprise, l'interdiction des visites de propriétaires à leurs chevaux oblige les écuries à recourir à des prestataires externes pour aller défouler les chevaux créant par là un surcoût alors que les charges quant à elles restent fixes. En tout état de cause, la mesure parait disproportionnée dès lors que les visites de propriétaires à leurs chevaux peuvent être organisées selon un planning de manière à ce qu'ils ne se croisent pas et qu'elles ne nécessitent pas une étroite proximité avec les membres des écuries. Pour l'ensemble de ces raisons, il lui demande de prendre les dispositions autorisant, dans le respect bien sûr des règles d'hygiène et de sécurité qui s'imposent à tous, les propriétaires d'équidés pensionnaires en écurie à aller défouler leurs chevaux.

Animaux

Dérogations pour les propriétaires de chevaux

28805. – 28 avril 2020. – **M. Nicolas Dupont-Aignan*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les problèmes que pose le dispositif de confinement aux propriétaires de chevaux pour s'assurer de leur bien-être. En effet, êtres vivants doués de sensibilité, les chevaux nécessitent d'être nourris, sortis, soignés, divertis et leurs propriétaires doivent pouvoir les faire travailler (longe ou autre) et assurer l'hygiène de leur boxe (pour les animaux qui résident en centre équestre). Il en va du bien-être comme de la santé de milliers de chevaux sur le territoire national. Or, afin de faire respecter les mesures de confinement imposées par le Gouvernement pour limiter la propagation du virus covid-19, les centres équestres ont été contraints de refuser l'accès à leurs structures aux propriétaires équins, faisant reposer l'entretien de tous les chevaux à leurs personnels, souvent trop peu nombreux pour assumer seuls une telle charge de travail. Par ailleurs, certains chevaux sont laissés en pâture dans des prés et nécessitent également d'être entretenus et visités régulièrement par leurs propriétaires. Or il semblerait, là encore, que l'imprécision de certaines clauses inscrites sur les attestations de déplacement dérogatoire, laissées à la libre appréciation des forces de l'ordre, ait parfois empêché certains propriétaires de prendre soin de leurs compagnons à quatre pattes. Considérant que rien ne s'oppose au respect des gestes barrières comme de distanciation, ni dans les

centres équestres, ni dans les prés où peuvent pâturer les chevaux, il devrait être permis à leurs propriétaires d'y avoir accès pour prendre en charge le bien-être de leurs animaux, sans condition d'absence de voisinage. Il lui demande s'il entend prendre des dispositions en ce sens. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La crise sanitaire due à la pandémie de covid-19 a conduit le Gouvernement à prendre des décisions exceptionnelles au premier rang desquelles les restrictions de circulation durant le confinement. Les conséquences de ces mesures ont profondément impacté l'ensemble de la société. Le Gouvernement s'est montré attentif aux difficultés qui ont pu apparaître et a autorisé un certain nombre de déplacements jugés indispensables. Dès le mois d'avril, les bénévoles des associations de protection animale réalisant une mission d'intérêt général dans les refuges ont pu reprendre leurs activités de capture, de stérilisation, de soins et d'alimentation des chats. Par ailleurs afin d'éviter un engorgement des refuges animaliers, les établissements de la société protectrice des animaux ont été autorisés à partir du 16 avril 2020 à recevoir les candidats à l'adoption sous réserve du respect d'un protocole sanitaire strict. Enfin, les déplacements des particuliers pour nourrir les animaux domestiques, de compagnie ou non, y compris les chevaux, furent dès le départ considérés comme résultant de la nécessité de répondre aux besoins des animaux et à ce titre autorisés. L'autorisation limitait cependant ces déplacements à une heure quotidienne et dans un rayon maximal d'un kilomètre autour du domicile, ce qui obligeait le recours à un tiers situé dans le voisinage pour aider aux soins et au nourrissage. Afin de faciliter ces déplacements ceux-ci ont été ensuite considérés par la cellule interministérielle de crise comme des déplacements pour motif familial impérieux et ont pu de ce fait bénéficier des facilités accordées par ce statut. Afin de soutenir le travail exemplaire des refuges et les soutenir dans leur mission malgré les difficultés de la crise sanitaire ; Le plan de relance qui vient d'être présenté par le Gouvernement prévoit une mesure en faveur des refuges pour la prise en charge des animaux abandonnés et en fin de vie.

Outre-mer

Filière pêche outre-mer et coronavirus

28401. – 14 avril 2020. – **Mme Manuéla Kéclard-Mondésir** alerte **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les spécificités des pêcheries des régions ultrapériphériques, notamment des Antilles françaises confrontées à l'épidémie de coronavirus. La proposition de modification du Fonds européen de la pêche (FEAMP), en discussion avec le Parlement européen et le Conseil, pour tenir compte de la situation d'urgence actuelle, si elle lui paraît aller dans le bon sens, présente toutefois le risque de ne pas tenir compte des spécificités des régions d'outre-mer européennes. Ces régions sont pourtant lourdement impactées par la pandémie de covid-19. La crise du covid-19 se traduit en effet, outre par la difficulté de poursuivre cette pêche artisanale côtière et de vendre au gommier ou canot leur production, d'une part par une difficulté à exporter à cause de l'interdiction des vols commerciaux qui transportent habituellement la production de poissons frais vers le continent, d'autre part par une baisse de la demande locale suite à la fermeture des cafés, hôtels-restaurants et cantines scolaires. Toutefois, il est nécessaire de permettre aux pêcheurs locaux de continuer à partir en mer pour nourrir la population locale, ce qui implique que les pêcheurs puissent écouler localement le produit de leur pêche au port. Par conséquent, les premiers acheteurs que sont les usines de transformation doivent être en mesure de continuer d'acheter le poisson dans les mêmes conditions qu'avant la crise, ce qui justifie une mesure d'aide au stockage spécifique pour ces régions, ainsi que de vendre au public « au canot ». Elle lui demande donc s'il envisage d'interférer auprès de la Commission européenne pour que ces particularités de la filière pêche des outre-mer soient reconnues.

Réponse. – L'objectif du Gouvernement a été dès le début de la crise de maintenir opérationnels les différents maillons de la filière pêche. C'est ainsi que la pêche a été le premier secteur d'activité à bénéficier d'un dispositif spécifique, qui vient en complément de l'indispensable activation des dispositifs horizontaux auxquels la filière a accès en tant que de besoin (https://www.economie.gouv.fr/files/files/2020/coronavirus_faq_entreprises.pdf). C'est un signal très fort. La base de ce plan de soutien est la réaction très rapide de la Commission européenne et l'engagement, dans lequel la France a largement pris sa part, de tous les États membres au Conseil et au Parlement. Cela a permis de faire aboutir le règlement (UE) 2020/560 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2020, qui institue des mesures spécifiques pour le secteur de la pêche et de l'aquaculture et permet notamment dans ces circonstances exceptionnelles d'activer les arrêts temporaires. Ainsi, la filière ultramarine comme la filière métropolitaine, peut bénéficier du régime d'arrêt temporaire sur la base de la mesure 33 du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, sous forme de forfaits appliqués selon les différents segments de flotte. Des adaptations pour les outre-mers permettent de prendre en compte les spécificités de la pêche ultra-marine. La

Commission a également accepté pour les régions ultrapériphériques la possibilité de mettre en place une aide compensatoire des pertes économiques liées à la crise (aux coûts accrus de stockage, à la dépréciation du prix du poisson…) dans le cadre du régime de compensation des surcoûts déjà en place. Les modalités de mise en œuvre, définies après discussions avec les collectivités concernées, sont actuellement en cours d'adoption. Enfin, au niveau national, le Gouvernement a amélioré les mesures transversales en revalorisant l'activité partielle spécifiquement pour la pêche. Ainsi : - la grande majorité des professionnels de la mer (pêcheurs, aquaculteurs, mareyeurs et acteurs de la commercialisation) sont pleinement éligibles à tous les dispositifs horizontaux : activité partielle, dispositifs de soutien à la trésorerie, fonds de solidarité, report de charges fiscales et sociales, report d'échéances de crédits ; - le dispositif de l'activité partielle a été fortement et exceptionnellement revalorisé par le Gouvernement. Une ordonnance sociale, adoptée en conseil des ministres et ses textes d'application publiés début mai, permettent d'appliquer pleinement à la filière pêche cette revalorisation. C'est un geste fort de la solidarité nationale. Dans un souci permanent de transparence et d'information, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a mis en place sur son site un certain nombre d'outils à destination des secteurs agricoles, alimentaires et de la pêche permettant de suivre ces évolutions auxquels se référer. Ils sont consultables à l'adresse suivante : https://agriculture.gouv.fr/covid-19-informations-sur-les-secteurs-du-ministere-de-lagriculture-et-de-lalimentation. Le ministère chargé de l'agriculture et de l'alimentation reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation pour l'ensemble des filières agricoles et alimentaires afin d'assurer la mise en œuvre de ces dispositifs dans les meilleures conditions possibles pour les entreprises concernées.

Animaux

Conditions de transport des animaux vivants durant l'épidémie de covid-19

28505. – 21 avril 2020. – **M. Éric Diard*** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les conditions particulièrement préoccupantes de transport et d'exportation des animaux vivants qui se déroulent en cette période d'épidémie de covid-19. Les mesures mises en place afin de limiter la propagation du virus appellent une particulière vigilance concernant les transports d'animaux, et ce tout en respectant la réglementation européenne de protection animale. Tout d'abord, en raison des mesures de confinement mises en place depuis le mois de mars 2020 partout en Europe, le transport des animaux vivants a été fortement altéré, conduisant à l'entassement de nombreux animaux dans des camions et provoquant pour eux des souffrances extrêmes, manifestement contraires à la réglementation en vigueur. De plus, toujours en raison de la lutte contre la propagation du coronavirus, le nombre des contrôles de ces transports a probablement diminué, limitant l'application du règlement européen CE n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport. Il lui demande donc des éléments chiffrés sur les transports d'animaux vivants en France et sur leurs contrôles qui ont lieu depuis le début de la mise en place du confinement, ainsi que les mesures que le Gouvernement entend prendre pour veiller à l'application de cette réglementation, protégeant non seulement les animaux, mais aussi les êtres humains qui consomment ces animaux transportés dans des conditions d'hygiène et de sécurité qui ne doivent être réduites sous aucun prétexte. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Animaux

Conditions de transport des animaux

28803. – 28 avril 2020. – **M. Laurent Garcia*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les risques à poursuivre le transport des animaux sur de longues distances dans le contexte actuel d'urgence sanitaire lié au covid-19. En effet, les mouvements d'animaux à travers l'Europe et au-delà constituent une menace non seulement pour les animaux, mais également pour la santé publique, dans la mesure où ces animaux sont embarqués, conduits et débarqués par des personnes vers de nombreuses destinations. Le risque de contamination est fort et les opérateurs (chauffeurs, vétérinaires, officiers de frontières) y sont exposés, ainsi que leurs familles et toutes les personnes avec lesquelles ils interagissent. Par ailleurs, du fait de l'épidémie, les États membres ne sont pas en mesure de respecter le principe fondamental édicté par le règlement européen CE n° 1/2005 sur la protection des animaux pendant le transport : « Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles ». En effet, la réduction du nombre de transporteurs ne permet pas de s'assurer de la bonne application des dispositions de la réglementation visant à protéger les animaux pendant les opérations de transport. Du fait du confinement, les contrôles sur les conditions de transport des animaux sur de longues durées ne peuvent être opérés dans des conditions satisfaisantes et en nombre suffisant, que ce soit au départ, au chargement mais également au déchargement. Par ailleurs, en raison de la mise en place progressive et parfois fluctuante de barrières sanitaires par

les différents pays de destination, il n'existe aucune garantie que les animaux seront effectivement débarqués dans des conditions satisfaisantes à leur arrivée aux ports et frontières des pays tiers. Depuis le début de la crise covid-19, les longs transports d'animaux de même que les exportations vers les pays tiers semblent se poursuivre malgré les risques sanitaires qu'ils représentent et les appels des ONG de protection animale et des parlementaires auprès des institutions européennes et du gouvernement français. Dans ce contexte, il souhaiterait connaître les précautions spécifiquement mises en œuvre pour s'assurer du strict respect de la réglementation européenne relative aux transports d'animaux et en assurer le suivi (du lieu de chargement des animaux au lieu de déchargement, y compris dans un pays tiers à l'Union européenne, comme l'impose la jurisprudence européenne). À cette fin, il souhaiterait connaître le nombre de contrôles réalisés, depuis le début du confinement, au chargement des camions et navires autorisés à réaliser de longs transports au départ de la France.

Animaux

Conditions d'exportation d'animaux vivants durant crise du covid-19

28804. – 28 avril 2020. – **Mme Samantha Cazebonne*** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les risques manifestes à poursuivre le transport des animaux sur de longues, voire très longues distances, dans le contexte actuel d'urgence sanitaire lié au covid-19. En effet, les mouvements d'animaux à travers l'Europe et au-delà constituent une menace non seulement pour les animaux mais également pour la santé publique, dans la mesure où ces animaux sont embarqués, conduits, et débarqués par des personnes vers de nombreuses destinations. Le risque de contamination est fort et les opérateurs (chauffeurs, vétérinaires, officiers de frontières, etc.) y sont exposés, ainsi que leurs familles et toutes les personnes avec lesquelles ils interagissent. Par ailleurs, du fait de l'épidémie, les États membres ne sont pas en mesure de respecter le principe fondamental édicté par le règlement européen CE n° 1/2005 sur la protection des animaux pendant le transport : « Nul ne transporte ou ne fait transporter des animaux dans des conditions telles qu'ils risquent d'être blessés ou de subir des souffrances inutiles ». En effet, la réduction du nombre de transporteurs, couplée à la faiblesse des contrôles, ne permet pas de s'assurer de la bonne application des dispositions de la réglementation visant à protéger les animaux pendant les opérations de transport. Du fait du confinement, les contrôles sur les conditions de transport des animaux sur de longues et très longues durées ne peuvent être opérés dans des conditions satisfaisantes et en nombre suffisant, que ce soit au départ, au chargement mais également au déchargement. Par ailleurs, en raison de la mise en place progressive et parfois fluctuante de barrières sanitaires par les différents pays de destination, il n'existe aucune garantie que les animaux seront effectivement débarqués dans des conditions satisfaisantes à leur arrivée aux ports et frontières des pays tiers. Depuis le début de la crise covid-19, les longs transports d'animaux de même que les exportations vers les pays tiers se poursuivent malgré les risques sanitaires qu'ils représentent et les appels des ONG de protection animale et des parlementaires auprès des institutions européennes et du gouvernement français. Dans ce contexte, elle souhaiterait connaître les précautions spécifiquement mises en œuvre pour s'assurer du strict respect de la réglementation européenne relative aux transports d'animaux et en assurer le suivi (du lieu de chargement des animaux au lieu de déchargement, y compris dans un pays tiers à l'Union européenne, comme l'impose la jurisprudence européenne).

Réponse. – Dès le début de la crise liée à la covid-19 en Europe, des messages d'alerte ont été diffusés aux services certificateurs et aux opérateurs pour interrompre au départ de France les transports d'animaux vivants dont les prévisions d'itinéraires impliquaient le franchissement de frontières, fermées à la suite de décision de certains États membres ou pays tiers pour cause de confinement. Grâce notamment à la mobilisation des chefs des services vétérinaires des États membres de l'Union européenne (UE), les conditions d'attente aux frontières des camions transportant des animaux vivants, rapidement identifiées comme problématiques, ont pu être allégées grâce à la mise en œuvre de procédures facilitantes, comme des passages de frontières en files dédiées, dites « vertes ». De plus, le plan de continuité d'activité du ministère de l'agriculture et de l'alimentation a inclus la certification des exportations comme une activité prioritaire des services déconcentrés. De ce fait, les dispositions du règlement 1/2005 sur la protection des animaux pendant les transports ont continué à être respectées, pour les échanges intra-UE comme pour les exports vers les pays tiers.

Agriculture

Filière horticole

29517. – 19 mai 2020. – **M. Christophe Jerretie** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des entreprises horticoles fortement impactées par la crise sanitaire liée au covid-19. En effet, cette crise intervient au printemps, période de l'année où les entreprises de ce secteur réalisent 70 % à

80 % de leur chiffre d'affaires. Au niveau national, les pertes enregistrées sont ainsi estimées entre 600 et 800 millions d'euros. Après une année 2019 déjà difficile en raison d'une très mauvaise météo, les entreprises horticoles ont une trésorerie dégradée et ne peuvent en aucune manière compter sur une compensation des pertes liées à cette crise sanitaire. Or, à ce jour, cette filière ne bénéficie d'aucun dispositif d'aide car le secteur est en dehors de l'OMC donc inéligible aux assurances récoltes. Les pertes risquent donc d'être colossales et totales, entraînant la faillite de nombreuses entreprises. La fermeture des commerces dits « non essentiels » les affecte tout particulièrement car ils ne peuvent vendre aux particuliers et n'ont généralement que des liens distendus avec la grande distribution. En outre, il apparaît que la grande distribution n'a pas fermé les rayons jardineries, proposant ainsi à la vente leurs produits, parfois venant hors de France, instaurant ainsi une concurrence déloyale avec la filière française. Aussi, il lui demande de lui indiquer les mesures que le Gouvernement compte prendre pour aider cette filière et protéger les nombreux emplois directs ou indirects qui y sont liés.

Réponse. – Pour faire face à l'épidémie de covid-19, le Gouvernement a adopté, durant le confinement et dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, des dispositions de limitation de circulation du public et d'accès à certains établissements de vente, pour des motifs sanitaires. Ce contexte a engendré pour l'ensemble de la filière horticole, de la fleuristerie et du paysage, des impacts économiques majeurs sur la production, la vente, les prestations des entreprises du paysage, la logistique et la gestion de personnels. La filière horticole réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires annuel lors de la période printanière (en ornemental comme en maraîchage) et est ainsi confrontée à de fortes difficultés conjoncturelles. Certaines activités de cette filière ont été à l'arrêt. Des produits ont été détruits car non ré-orientables. Les acteurs de la filière se sont mobilisés notamment en développant de nouveaux modes de commercialisation *via* des solutions de livraisons, de *drive*, ou en direct, permettant, tout en respectant les mesures sanitaires, de limiter les pertes. La réouverture des jardineries le 6 avril 2020 puis le déconfinement à compter du 11 mai 2020 ont permis de rouvrir les débouchés des producteurs. Dans cette période de crise liée au covid-19 le Gouvernement est resté aux côtés de tous les chefs d'entreprise et salariés. Les entreprises impactées économiquement ont pu bénéficier de toutes les mesures de soutien du Gouvernement (chômage partiel, prêts garantis par l'État, reports des créances fiscales et sociales). En complément, des exonérations de cotisations sociales sont possibles sous conditions, en faveur des entreprises les plus impactées de la filière. Par ailleurs, s'agissant de la cotisation foncière des entreprises (CFE), le Gouvernement a mis en place des mesures destinées à des secteurs dont l'activité est circonscrite à l'hôtellerie, la restauration, le tourisme, l'événementiel, le sport, la culture et le transport aérien. Néanmoins, si le périmètre de ces mesures n'inclut pas les entreprises de l'horticulture, de la fleuristerie et du paysage, ces dernières, au même titre que toutes les autres entreprises, ont été exceptionnellement autorisées à anticiper, dès l'acompte de CFE de juin 2020, l'effet du plafonnement de la contribution économique territoriale en fonction de la valeur ajoutée. Elles ont pu en effet amputer l'acompte de 50 % de la CFE de juin 2020 du montant dont elles estiment pouvoir bénéficier *in fine* au titre de ce plafonnement. Le ministère de l'agriculture et de alimentation a apporté, en juin 2020, un soutien financier à la campagne de communication portée par l'interprofession Val'hor pour promouvoir les produits et les savoir-faire des entreprises de cette filière, des producteurs, auprès des consommateurs et relancer l'activité. En complément des dispositifs transversaux, pour venir en aide aux producteurs de l'horticulture et des pépinières impactés, un soutien financier par une aide d'État spécifique à cette filière a été annoncé par le Gouvernement. Les modalités de mise en œuvre du dispositif d'aide sont en cours d'élaboration avec les représentants des professionnels. L'ensemble du Gouvernement, dont le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation de toutes les filières agricoles et apporter les solutions appropriées le plus rapidement possible. La propagation du covid-19 place le monde entier dans une situation inédite avec un triple défi, sanitaire, économique et social, auquel il convient de faire face collectivement.

Agriculture

Tenue du calendrier de la France dans la sortie du glyphosate

29742. – 26 mai 2020. – **M. Guillaume Gouffier-Cha** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'achat des produits phytopharmaceutiques et plus particulièrement ceux contenant du glyphosate. Depuis dix ans, le glyphosate est l'herbicide le plus vendu en France. Afin de contrôler l'utilisation de cette substance avérée cancérigène, la loi du 6 février 2014 visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national et la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, ont interdit son utilisation par les personnes publiques et les particuliers, respectivement depuis 2017 et 2019. L'autorisation européenne de vente d'herbicide courant jusqu'à la fin 2022, le gouvernement français a créé une mission interministérielle du plan d'actions sur les produits pharmaceutiques ainsi qu'un plan de sortie du glyphosate intégré dans le plan global Ecophyto II+ de 2008 pour accompagner les agriculteurs :

création d'un centre de ressources pour informer et rendre visible les solutions existantes pour la transition, renforcement des actions d'accompagnement, mobilisation des réseaux territoriaux ainsi que le suivi des quantités vendues et utilisées, appel à projets national, projets de recherche. Malgré les engagements français et européens, le Commissariat général au développement durable fait état en mai 2020 que « la quantité de [ces] substances actives vendues en France a augmenté de 22 % » entre 2016 et 2018. Le préalable à la sortie du glyphosate ne réside pas uniquement dans son interdiction mais dans l'accompagnement, dans la transition technique et économique des agriculteurs et plus particulièrement pour la viticulture, étant la plus grande consommatrice. Avec l'arrivée des dates butoirs, il lui demande donc si les objectifs fixés de sortie du glyphosate d'ici 2021 pour les usages pour lesquels des alternatives existent et d'ici 2023 pour la totalité des usages compris dans ce calendrier, est toujours d'actualité. Il s'agit d'une priorité pour l'environnement. Certaines cultures pourraient avoir besoin de bénéficier de délai supplémentaire pour prendre le virage agro-écologique, il lui demande également si une définition officielle des cas dérogatoires sera publiée prochainement ainsi que la nature de l'accompagnement.

Réponse. – Le Gouvernement a engagé un plan d'action global pour la réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires, avec un objectif de réduction de 50 % d'ici 2025. S'agissant du glyphosate, il a été décidé de mettre fin aux principaux usages d'ici fin 2020 et à l'ensemble des usages d'ici fin 2022, tout en précisant que les agriculteurs ne seraient pas laissés dans une impasse. Dans le cadre du réexamen des autorisations de mise sur le marché des produits à base de glyphosate, qui fait suite au renouvellement pour 5 ans de l'approbation de la substance active par la Commission européenne en décembre 2017, l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a d'ores et déjà retiré la moitié d'entre elles, dans la mesure où les données fournies par les demandeurs ne permettaient pas de finaliser l'évaluation de leur éventuelle génotoxicité. Pour les autres produits, il a été demandé à l'Anses de mettre en œuvre la procédure d'évaluation comparative prévue par l'article 50 (2) du règlement (CE) n° 1107/2009 (règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil). Celle-ci prévoit que l'autorisation d'un usage peut être refusée s'il s'avère que des alternatives d'usage courant ne présentant pas d'inconvénient pratique et économique majeur sont disponibles. Pour ce faire, l'Anses s'appuie sur les rapports de l'institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement préparés à cet effet, consacrés à la viticulture (juillet 2019), l'arboriculture (décembre 2019) et les grandes cultures (février 2020) (https://www.inrae.fr/actualites/usages-alternatives-au-glyphosate-lagriculture-francaise). L'évaluation comparative a été rendue public le 9 octobre 2020 par l'Anses. L'usage de la substance est dorénavant restreint aux situations où le glyphosate n'est pas substituable à court terme. Ces restrictions sont désormais prises en compte par l'Anses pour délivrer les autorisations de mise sur le marché des produits à base de glyphosate. La France fait partie, *via* l'Anses, du consortium d'États membres chargé de préparer un projet de rapport d'évaluation des risques du glyphosate dans la perspective de l'expiration de l'approbation en décembre 2022. L'expertise prendra en compte toutes les informations disponibles.

Élevage

Problèmes rencontrés par le secteur de l'élevage dans la filière équine

30359. – 16 juin 2020. – **M. François Cormier-Bouligeon** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les problèmes de l'élevage dans la filière équine et les conséquences préoccupantes de la pandémie de la covid-19. En effet, la filière équine et en particulier le secteur de l'élevage ont été fortement touchés par la crise sanitaire. Dans le domaine de la reproduction, l'arrêt de l'activité ne pourra pas être compensé au cours de l'année. Dans le domaine de la caractérisation, les présentations sont la clef de voute de l'obtention de primes mais aussi une reconnaissance génétique des reproducteurs importante pour évaluer la valeur des produits. Dans le domaine de la valorisation des jeunes chevaux de 4 à 6 ans, l'annulation des concours aura un impact importance sur les dépenses pension/travail, sachant que la préparation des chevaux est confiée à des cavaliers professionnels. En outre, le confinement et les restrictions de déplacement ont considérablement réduit la possibilité pour les éleveurs de commercialiser leurs chevaux. Dès lors, il lui demande quelles mesures le gouvernement entend mettre en œuvre pour tenir compte des spécificités de l'élevage et soutenir les éleveurs professionnels ou particuliers.

Réponse. – La crise sanitaire due à la covid-19 impacte l'ensemble des acteurs de la filière équine. Les mesures de confinement prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire ont notamment entraîné la fermeture des établissements accueillant du public et le report ou la suppression des courses hippiques et des circuits de sélection et de contrôle de performance des équidés de sport ou de travail. Le Gouvernement a mis en place des mesures de

soutien immédiat pour aider les opérateurs professionnels à faire face à cette situation de crise dont notamment le fonds de solidarité, la prise en charge du chômage partiel, des mesures de report de charges ainsi que des prêts garantis par l'État. Le 21 avril 2020 a été annoncée la mise en place d'un accompagnement financier spécifique pour les centres équestres et les poneys clubs recevant habituellement du public. Les modalités de mise en œuvre de la mesure financière ont été précisées par voie réglementaire (décret n° 20206749 du 17 juin 2020 portant création d'un dispositif d'aide exceptionnelle pour les centre équestres et les poneys clubs recevant du public et touchés par les mesures prises pour ralentir la propagation de l'épidémie de covid-19, puis arrêté interministériel du 19 juin 2020). De plus, les activités et circuits de sélection et de contrôle de performance des équidés ont pu reprendre après le 11 mai 2020. Ainsi, les éleveurs et les cavaliers professionnels ont pu dès la fin du confinement reprendre les activités permettant la valorisation de leurs chevaux de sport. Par ailleurs, la loi de finances rectificatives du 30/07/2020 instaure une mesure d'exonération de cotisations et contributions sociales patronales pour les secteurs particulièrement affectés par les conséquences économiques et financières de la propagation de l'épidémie et ayant été frappés d'une interdiction d'accueil du public ainsi que pour les activités qui dépendent de ces secteurs qui bénéficie à un très grand nombre d'acteurs de la filière équine. Le « comité de filière » de l'institut français du cheval et de l'équitation, qui regroupe les principales fédérations intéressées : les sociétés mères bien sûr mais aussi la fédération nationale des conseils des chevaux et la fédération nationale du cheval, a initié un travail permettant un diagnostic actualisé et partagé des conséquences de l'épidémie sur les différents segments de la filière des équidés et de la portée des différentes mesures mises en place par le Gouvernement. Ce travail offrira ainsi une visibilité précise de la situation financière de la filière.

Agriculture

Réponse aux enjeux de l'attractivité agricole

30491. – 23 juin 2020. – **M. Jérôme Nury** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les enjeux relatifs à l'attractivité de la filière agricole. Tout au long de la crise sanitaire, le secteur de l'agro-alimentaire a su redoubler d'efforts afin de permettre à la France de ne subir aucune pénurie. Il apparaît juste de fournir les efforts nécessaires à la filière pour qu'elle puisse prospérer. À l'heure actuelle, le nombre d'étudiants formés aux métiers agricoles n'est pas suffisant pour remplacer l'ensemble des départs de la filière. Une politique de redynamisation semble souhaitable et pourrait se manifester par une priorisation donnée aux provenances locales sur les appels d'offres publics, notamment dans les cantines scolaires. Il lui demande si le Gouvernement envisage ces solutions afin de permettre à la filière agricole française de continuer à prospérer.

Réponse. – L'enseignement agricole a initié depuis deux ans plusieurs actions visant à augmenter les effectifs d'élèves formés. Une grande campagne nationale « L'Aventure du Vivant » a sensibilisé les jeunes et leurs familles au travers d'un site internet mais aussi de vidéos sur les réseaux sociaux. Cette campagne de communication a eu de très bons échos. De plus, un travail collaboratif a été mené à la fois au niveau national, mais aussi au niveau des rectorats afin de sensibiliser à l'offre de formation de l'enseignement agricole et améliorer l'orientation vers l'enseignement agricole. Ces actions se poursuivront en 2020-2021 avec notamment la circulation du bus « L'Aventure du Vivant » à travers toute la France à la rencontre des jeunes et de leurs familles. Si la reterritorialisation de l'alimentation est un objectif du ministère de l'agriculture et de l'alimentation qui fait partie intégrante de la politique de l'alimentation, notamment pour l'approvisionnement de la restauration collective, le code de la commande publique, qui repose sur le droit européen, interdit la sélection des produits sur la base de leur origine géographique dans les marchés publics. Afin de permettre un approvisionnement local en produits alimentaires durables et de qualité, il existe différentes possibilités offertes par le droit de la commande publique (*sourcing*, allotissement fin, prise en compte de performances en matière de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture, part de produits frais ou de saison, rapidité d'intervention du prestataire, etc.). Par ailleurs, le ministère soutient, encourage et promeut le déploiement des projets alimentaires territoriaux (PAT) dans les territoires. Ces projets permettent de mettre en relation l'offre et la demande sur un territoire avec la construction d'une stratégie partagée qui inclut par ailleurs la recherche de la qualité et du respect de l'environnement, en matière de production agricole et de transformation des produits. Les PAT, qui sont pilotés majoritairement par des collectivités, incluent très souvent un volet axé sur la restauration collective. Cela permet de proposer plus de produits de qualité, durables et de proximité aux convives sans déroger au code de la commande publique. La Commission européenne engage une réflexion sur les marchés alimentaires dans le cadre du volet alimentaire la stratégie « de la ferme à la table », présentée le 20 mai dernier, qui s'oriente plutôt vers le renforcement de la qualité et de la durabilité des produits. Cette évolution est en pleine cohérence avec les objectifs des PAT et de la loi EGALIM qui fixe une part de 50 % de produits durables et de qualité dans la restauration collective, dont au moins 20 % de produits biologiques d'ici le 1er janvier 2022. Cependant, à ce stade, les

institutions européennes n'envisagent pas d'évolution du droit de la commande publique européen en ce qui concerne l'interdiction de sélectionner des produits selon leur origine géographique. Les impacts de la crise covid-19 sur les réseaux alimentaires pourraient permettre de lancer la discussion au niveau européen sur ce sujet. Par ailleurs, afin de pallier les difficultés rencontrées pendant la crise covid-19, un décret a été pris le 28 juillet dernier, lequel relève à 100 000 euros le seuil de dispense de procédure pour la passation des marchés publics pour l'achat de denrées alimentaires produites, transformées et stockées pendant l'état d'urgence sanitaire et qui seront livrées avant le 10 décembre 2020. Cette mesure participe à la relance et contribue au soutien des producteurs agricoles dont l'activité a été très fortement impactée par les mesures prises pour limiter l'épidémie et la sauvegarde des emplois. Concrètement, elle permettra d'écouler les stocks créés lors de la crise covid, par exemple de volailles et de fromages AOP/IGP, tout en facilitant le fonctionnement de la restauration collective publique. Enfin, dans le cadre du plan de relance, le Gouvernement a inscrit plusieurs mesures visant à soutenir une alimentation saine, durable et locale telles qu'un soutien aux PAT, un soutien aux cantines et à l'alimentation locale et solidaire.

Agriculture
Maintien des normes qualitatives du « bio » au niveau européen

30690. – 30 juin 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les travaux du Conseil européen agricole, qui pourrait envisager un assouplissement des normes de l'agriculture biologique et autoriser la présence de pesticides dans les produits estampillés du label européen « bio ». La France a la chance d'avoir une qualité exceptionnelle de sa filière bio ; il serait préjudiciable aux producteurs, distributeurs et consommateurs qu'elle puisse être « dégradée » par de nouvelles normes européennes plus « laxistes ». Cela irait à l'encontre des efforts fait depuis plusieurs années par le monde agricole, pour une agriculture durable et responsable, plus respectueuse de la santé des agriculteurs et des consommateurs, plus respectueuse de la nature. Les contrôles de qualité et de conformité se doivent également de rester récurrents pour être efficients. Elle lui demande qu'elle est la position du Gouvernent dans ce dossier.

Réponse. – L'agriculture biologique au sein de l'Union européenne (UE) est régie par un règlement européen qui s'applique dans toutes ses dispositions dans tous les pays de l'UE. Aucun État membre ne peut y déroger. Le règlement (UE) 2018/848 du Parlement européen et du Conseil en date du 30 mai 2018, appelé « acte de base », a vocation à abroger le règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil. Ce nouveau règlement a été négocié de concert par la Commission européenne et tous les États membres. Les actes dits secondaires (actes d'exécution et actes délégués) sont encore en cours de négociation entre les États membres et la Commission européenne. Une fois les négociations achevées, il est prévu que le règlement (UE) 848/2018, assorti de toutes les annexes, entre en application au 1er janvier 2021. Le règlement susmentionné rappelle dans ses considérants tous les principes qui régissent l'agriculture biologique au niveau européen. Le considérant (1) précise bien que « la production biologique est un système global de gestion agricole et de production alimentaire qui allie les meilleures pratiques en matière d'environnement et d'action pour le climat, un degré élevé de biodiversité, la préservation des ressources naturelles et l'application de normes élevées en matière de bien-être animal et des normes de production élevées répondant à la demande exprimée par un nombre croissant de consommateurs désireux de se procurer des produits obtenus grâce à des substances et à des procédés naturels. » L'utilisation d'intrants en agriculture biologique est extrêmement réglementée ainsi que le stipule l'article 5 de ce même règlement : « La production biologique est un système de gestion durable qui repose sur les principes généraux suivants : g) restreindre l'utilisation d'intrants extérieurs ; lorsque des intrants extérieurs sont nécessaires, ou en l'absence de pratiques et méthodes de gestion appropriées visées au point f), leur utilisation est limitée aux : i) intrants provenant de la production biologique ; en ce qui concerne le matériel de reproduction des végétaux, priorité est donnée aux variétés sélectionnées pour leur faculté de satisfaire aux besoins et aux objectifs spécifiques de l'agriculture biologique ii) substances naturelles ou substances dérivées de substances naturelles iii) engrais minéraux faiblement solubles. » Par conséquent, l'utilisation des intrants chimiques de synthèse est bannie en agriculture biologique au sein de l'UE. D'autre part, le chapitre VI du règlement (UE) 848/2018 précise comment « les contrôles officiels et autres activités officielles » doivent être effectués chez tous les opérateurs de l'UE. Le paragraphe 3 de l'article 38 stipule : « En tout état de cause, tous les opérateurs et groupes d'opérateurs, à l'exclusion de ceux visés à l'article 34, paragraphe 2, et à l'article 35, paragraphe 8, font l'objet d'une vérification de la conformité au moins une fois par an. La vérification de la conformité comprend une inspection physique effectuée sur place … ». Ainsi, les travaux menés au niveau européen contribuent bien à préserver le niveau d'exigence et la rigueur d'application de la réglementation encadrant la production biologique qui s'impose à tout opérateur européen.

Agroalimentaire

Situation de la filière betterave sucre éthanol

30697. – 30 juin 2020. – **M. Ludovic Pajot** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation de la filière betterave sucre éthanol confrontée actuellement à de sérieuses difficultés. Les professionnels de cette filière très implantée dans la région des Hauts-de-France assurent l'approvisionnement de mélasse et autres substrats sucrés au profit des industries de la levure et de la fermentation. Ces substrats servent également de base à la production d'éthanol et à celle de l'alcool agricole. Mais ils contribuent également à faire du bioéthanol une filière stratégique pour le pays. La filière française liée au bioéthanol représente près de 9 000 emplois. Comme d'autres secteurs, la problématique à laquelle peuvent être confrontés tant les agriculteurs de la filière betterave que les levuriers français est en réalité celle de la concurrence internationale déloyale, notamment en provenance de la Chine. En effet, les prix de production en Chine sont notoirement plus faibles que ceux pratiqués sur le territoire français, en raison bien évidemment de normes de production bien moins drastiques qu'en France. Mais une concurrence, liée aux effets de la suppression des quotas sucriers, émane également de pays comme les États unis d'Amérique et le Brésil, mettant ainsi les producteurs français dans une situation particulièrement précaire et affectant la rentabilité de leurs productions. Dans cette optique, il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour protéger cette filière essentielle pour le pays, qui a elle aussi été durement mise à mal durant le confinement, et ainsi éviter que de nombreux emplois supplémentaires soient menacés, dans un monde agricole qui souffre déjà grandement.

Réponse. – Les filières betterave-sucre-éthanol et levures sont des filières complémentaires qu'il convient de ne pas opposer. La compétitivité du secteur sucrier constitue un élément fondamental pour assurer l'approvisionnement régulier de résidus sucriers au secteur de la fermentation et aux industries de la levure. Le Gouvernement a travaillé en étroite concertation avec les acteurs de la filière sucrière, pour mettre en place un plan stratégique ayant pour objectif de construire une vision et une ambition partagées pour l'avenir de cette filière en France autour de cinq axes : la compétitivité de l'amont agricole, la compétitivité de la transformation industrielle, la diversification des débouchés, les aspects internationaux et l'image du sucre. Ce plan stratégique est désormais mis en œuvre par l'ensemble des acteurs de la filière avec l'appui des pouvoirs publics. Par ailleurs, le soutien du Gouvernement à la filière bioéthanol s'inscrit pleinement dans le cadre de la nécessaire transition écologique et répond à l'obligation communautaire d'atteindre 14 % d'énergies renouvelables dans les transports en 2030. À cet égard, le Gouvernement soutient les mesures de diversification des débouchés susceptibles de renforcer l'équilibre de la filière betterave-sucre. La taxe incitative relative à l'incorporation des biocarburants (TIRIB) constitue un levier majeur d'incorporation du bioéthanol dans l'essence. Les trajectoires sont désormais fixées sur une durée de deux ans, afin de donner davantage de visibilité aux professionnels. La part de l'incorporation du bioéthanol dans l'essence augmente régulièrement (de 7 % en 2016 à 8,6 % prévus en 2021). Cette progression significative a notamment été permise par l'intégration des résidus sucriers dans les matières premières éligibles à la TIRIB, dont la part est passée de 0,2 % en 2019 à 0,4 % en 2020, puis 0,8 % en 2021. Les discussions conduites dans le cadre du projet de loi de finances 2021 devraient permettre d'augmenter cette part de résidus sucriers au-delà de 0,8 % en 2022, tout en autorisant un approvisionnement à la hauteur des besoins des industries de la levure. De surcroît, la feuille de route du Gouvernement relative au développement des biocarburants aéronautiques reconnaît les résidus sucriers comme l'une des matières premières entrant dans la fabrication d'isobutène biosourcé. Le Gouvernement est pleinement mobilisé au côté des régions, des élus et des acteurs de la filière pour garantir la compétitivité et la viabilité de la filière betterave-sucre française, qui dispose de nombreux atouts pour traverser les difficultés actuelles.

Élevage

Renforcement des contrôles en abattoir

30750. – 30 juin 2020. – **Mme Caroline Janvier** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le renforcement des contrôles des abattoirs à la suite de plusieurs enquêtes menées par l'association L214. Ces différentes enquêtes publiées au fil des derniers mois interrogent en effet l'efficacité et la rigueur des contrôles systématiques menés dans les abattoirs pour garantir le bien-être animal tout au long de la chaîne de production de produits d'origine animale (viande, produits fromagers, foie gras…). Les manquements révélés principalement par cette association vont ainsi à l'encontre des règlementations en vigueur en France, manquements qui mènent à un certain nombre de problématiques réelles : la souffrance animale dans ces lieux, les enjeux sanitaires pour le consommateur, ainsi qu'un risque de défiance croissante des consommateurs à l'égard des éleveurs et abattoirs dont la majorité, respectueux de la loi et des normes, sont associés de façon injustifiée aux pratiques d'une minorité

peu regardante des règles et potentiellement mal contrôlée. Elle l'interroge donc sur les mesures mises en place au sein des services de contrôle du ministère afin d'en améliorer l'efficacité et de prendre les mesures qui s'imposent en cas de constat d'atteintes à la loi dans les abattoirs concernés.

Réponse. – Les échos médiatiques des dénonciations provenant d'associations de protection animale reflètent l'enjeu sociétal que représente le bien-être des animaux, lors des phases d'élevage, de transport et bien sûr, lors de l'abattage. Le respect des règles de protection des animaux et l'amélioration des pratiques sont des priorités du ministère de l'agriculture et de l'alimentation qui a conduit ces dernières années plusieurs actions en ce sens. Le règlement (CE) n° 1099/2009 relatif à la protection des animaux au moment de leur mise à mort, a renforcé les exigences en matière de protection des animaux à l'abattoir. Les exploitants d'abattoir ont la responsabilité de s'assurer par un dispositif de contrôle et de surveillance, que des conditions décentes d'hébergement et de mise à mort sont mises en œuvre dans leur établissement. Ainsi, ils doivent mettre en place des modes opératoires normalisés (MON) permettant de s'assurer de la prise en compte par les opérateurs de l'obligation de protection des animaux abattus, à toutes les étapes depuis le déchargement et jusqu'à la mise à mort. Le règlement prescrit également des obligations en matière de formation du personnel d'abattoir. Elles consistent d'une part en la désignation d'un responsable de la protection animale (RPA) au sein de chaque établissement, d'autre part en l'obligation pour l'ensemble des opérateurs travaillant au contact des animaux vivants d'obtenir un certificat de compétence. Ce certificat est délivré à l'issue d'une session de formation dispensée par un organisme habilité par le ministère chargé de l'agriculture et après réussite à un test d'évaluation harmonisé sur le territoire. Depuis le 1er juillet 2018, les exigences attendues pour l'obtention du certificat de compétence « protection des animaux dans le cadre de leur mise à mort » des RPA ont été rehaussées. Cela se traduit notamment par un approfondissement des contenus de formation liés aux responsabilités et prérogatives des RPA, telles la coordination et l'application des procédures d'abattage et de contrôle interne. Parallèlement, le niveau de validation des acquis des connaissances pour l'obtention du certificat a été relevé. Les contrôles officiels sont menés quotidiennement et à toutes les étapes du processus d'abattage au regard des réglementations sur la protection des animaux jusqu'à leur mort et sur la sécurité sanitaire des aliments. Ils ont été renforcés, d'abord du fait de l'affectation majoritaire en abattoir des équivalents temps plein supplémentaires attribués au programme 206 par les lois de finances successives. Le renforcement a également porté sur la qualité et l'harmonisation des contrôles et sur le niveau de formation des inspecteurs. Ainsi aujourd'hui, des contrôles quotidiens sont réalisés par les agents de l'État dans les zones de mise à mort des animaux. Par ailleurs, le respect des exigences réglementaires en lien avec la protection animale en abattoir est évalué de façon complète deux fois par an (inspections physique et documentaire des MON) et le dispositif de surveillance et de vérification du professionnel (contrôle interne) est contrôlé trois fois par an. Les suites appropriées et harmonisées sont mises en œuvre lors de non-conformité : 52 suspensions ou retraits d'agrément et 984 mises en demeure ont été prises entre 2017 et 2019. Par ailleurs, la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite loi EGALIM, instaure un doublement des sanctions, élargit le délit de maltraitance aux abattoirs et organise l'expérimentation des dispositifs de contrôle par vidéo-surveillance mis en place par les abatteurs. En juin 2019, le ministre de l'agriculture et de l'alimentation a souhaité pérenniser le comité national d'éthique des abattoirs qui venait de lui remettre ses premières recommandations. Cette instance de concertation qui réunit un tour de table unique associant les représentants des organisations non gouvernementales et des consommateurs, des professionnels, des instances scientifiques dont le centre national de référence du bien-être animal, les services de l'État et les représentants des cultes a pour mission de réaliser une analyse des attentes sociétales, de débattre de l'évolution de la réglementation et de jouer un rôle dans le suivi de sa mise en œuvre. Enfin, le plan de relance est doté d'une enveloppe conséquente destinée à la modernisation des abattoirs. Au-delà des contrôles, les investissements dans les outils d'abattage et dans la formation constituent des leviers d'action importants pour améliorer la protection des animaux.

Animaux
Exportations d'animaux par voie maritime

31207. – 21 juillet 2020. – **M. Yannick Haury** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les rapports d'audits relatifs aux conditions de transport des animaux par voie routière et par voie maritime, récemment publiés par la Commission européenne et mettant en évidence des violations régulières et répétées au règlement (CE) n° 1/2005 destiné à protéger les animaux pendant les opérations de transport. Bien que les conditions de transport des animaux par voie maritime soient encadrées par la réglementation européenne,

force est de constater que de nombreux manquements sont à déplorer. Aussi, il le prie de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement afin de garantir le respect des dispositions réglementaires et le bien-être des animaux lors des transports au départ des ports français.

Réponse. – La protection des animaux et l'amélioration de leur bien-être à toutes les étapes de leur vie est une priorité du ministère de l'agriculture et de l'alimentation. Les conditions dans lesquelles s'effectue le transport des animaux peuvent considérablement impacter leur bien-être, c'est pourquoi il existe une réglementation européenne harmonisée, dont la responsabilité de la mise en œuvre incombe à chaque État membre. La Commission européenne a réalisé des audits dans plusieurs États membres et pointé du doigt des irrégularités importantes lors des expéditions par voie maritime d'animaux vers des pays tiers. La France ne figure pas au nombre des pays concernés puisqu'elle ne devrait être auditée par la Commission qu'à l'automne 2020. Il demeure toutefois prioritaire pour le ministère de l'agriculture et de l'alimentation d'œuvrer à un plus grand respect de la réglementation existante en la matière afin de garantir des conditions de transports d'animaux conformes. À cet effet, le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, a annoncé en début d'année un renforcement des contrôles ciblant en priorité les exportations et les échanges intra-européens donnant lieu à des transports de plus de 8 heures. Pour améliorer la fréquence des contrôles au chargement dans les camions sur les lieux de départ et à bord des navires aux points de sortie de l'Union européenne au titre de la réglementation relative à la protection animale, un travail juridique est en cours au ministère de l'agriculture et de l'alimentation. La possibilité de désigner des vétérinaires privés pour les réaliser fait en effet partie des engagements de la France à la Commission européenne suite aux conclusions de ses derniers audits. Dans le cadre du transport maritime, la compétence juridique de la France en matière de contrôles s'arrête au moment où les animaux embarquent sur les navires, qui sont une extension du territoire des pays tiers des pavillons sous lesquels ils sont enregistrés. Les services du ministère conduisent actuellement un travail d'optimisation du recueil d'informations sur les conditions de traversée et de l'état des animaux au débarquement dans les ports des pays tiers. L'obtention d'informations sur le résultat des contrôles officiels éventuellement réalisés au déchargement dans les ports des pays tiers de destination fait également partie de ce travail d'optimisation des contrôles. Des contrôles sont déjà conduits à ce jour aux point de sortie de l'UE par les agents qualifiés à cette fin, et portent sur les conditions de transport routier à l'arrivée des animaux au point de sortie, sur le navire à vide avant autorisation de chargement (les navires bétaillers étant par ailleurs soumis à agrément préalable), et également sur le chargement des animaux à bord de ces navires. Tous les animaux font l'objet d'un contrôle d'aptitude au transport entre leur arrivée au port et leur embarquement sur les navires, par des vétérinaires privés, le cas échéant. À la suite du contrôle des navires à vide, plusieurs refus de chargement ont été prononcés ces dernières années, notamment pour cause d'équipement pouvant être source de blessures ou en raison de systèmes d'abreuvement ou de ventilation défectueux. Des opérateurs ont été mis en demeure d'effectuer des réparations immédiates avant de pouvoir procéder au chargement des animaux sur des navires respectant les exigences du règlement (CE) n° 1/2005, relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes. En parallèle, le dispositif national de sanctions est en cours d'adaptation pour permettre de réprimer pénalement toutes les infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 1/2005.

Agriculture

Politique de développement rural - Transfert de budget entre piliers

31320. – 28 juillet 2020. – **Mme Émilie Bonnivard** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'avenir de l'agriculture biologique. Le gouvernement s'est désengagé en 2017 du cofinancement de l'aide au maintien à l'agriculture biologique. De nombreuses régions se sont substituées pour maintenir ce financement puisque le Gouvernement n'a pas accepté une augmentation du transfert de budget du premier vers le second pilier en 2018 pour financer ces mesures avec 100 % de fonds européens. Les contrats de maintien à l'agriculture biologique signés en 2015, venant à terme fin 2019, ne pourront être prolongés d'un an en 2020 dans de nombreuses régions, faute de moyens suffisants. De nouveau, le Gouvernement a refusé d'augmenter le transfert de budget vers le second pilier en 2020 au bénéfice des mesures « bio ». La situation pour les années à venir est tout aussi préoccupante : sans transfert supplémentaire vers le second pilier, les régions ne pourront probablement pas financer l'aide au maintien à l'agriculture biologique. De plus, dans les négociations sur la PAC post-2020, le Gouvernement semble abandonner définitivement le financement du maintien à l'agriculture biologique à la faveur de la rémunération environnementale, *via* l'ecoscheme, à des exploitations qui pourraient continuer d'utiliser des pesticides et aurait des pratiques moins bénéfiques que l'agriculture biologique. L'aide au maintien à l'agriculture biologique est très importante pour les fermes ; elle prend le relais, après la certification, pour consolider le nouveau modèle économique de la ferme. Les prix ne permettent pas d'assurer la pérennité de la

filière bio et ne rémunèrent pas les services environnementaux apportés. La France affiche une volonté de développement de l'agriculture bio à hauteur de 15 % de la surface agricole en 2022 (contre 7,55 % en 2018). Pour cela, et dans l'optique du *Green deal*, la France doit mettre les moyens pour le développement de cette filière. C'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement s'engage à aider financièrement les régions pour qu'elles puissent prolonger en 2020 les aides au maintien à l'agriculture biologique en fin de contrat, s'il s'engage à notifier un transfert suffisant de budget du premier vers le second pilier, pendant la période de transition, pour permettre aux régions de financer l'aide au maintien à l'agriculture biologique, et enfin, s'il s'engage à garder une aide au maintien à l'agriculture biologique, accessible à tous les agriculteurs concernés, soit dans le premier pilier (ecoscheme), soit dans le second pilier.

Réponse. – Pour le développement de l'agriculture biologique, un objectif de 15 % de surface agricole utile en 2022 a été retenu dès 2018 par le Premier ministre, dans le cadre du programme Ambition Bio 2022. Ce plan est doté de 1,1 Md€ et s'articule en sept axes majeurs, financés principalement *via* trois leviers : - le renforcement des moyens consacrés aux aides à la conversion : 200 millions d'euros (M€) de crédits État, 630 M€ de fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) auxquels s'ajouteront les autres financements publics, et à compter de 2020, un apport de 50 M€ par an par la redevance pour pollutions diffuses ; - un doublement du fonds de structuration « avenir bio » géré par l'agence bio, porté progressivement de 4 à 8 M€ par an ; - une prolongation et une revalorisation du crédit d'impôt bio de 2 500 à 3 500 € jusqu'en 2020, inscrite en loi de finances 2018. Cette dynamique sera donc accompagnée financièrement par l'État avec une augmentation des moyens. Dans le cadre de ce plan, le Gouvernement a décidé d'affecter au dispositif d'aide à l'agriculture biologique 0,3 % du transfert du premier pilier vers le second pilier dont il avait arbitré le niveau global en juillet 2017. Ainsi, 44,7 M€ issus de ce transfert viennent abonder l'enveloppe de l'aide à la conversion à l'agriculture biologique. Ces moyens sont disponibles depuis 2019. Ces 44,7 M€ sont répartis entre les programmes de développement rural (PDR) de l'hexagone selon une clé de répartition historique (hors indemnité compensatoire de handicaps naturels), conformément aux demandes effectuées par les régions en octobre 2017. Sur la base de l'analyse de l'ensemble des besoins et des sources de financement disponibles, le taux global de transfert du premier pilier vers le second pilier défini en 2017 a été maintenu pour la campagne 2020, soit un taux de transfert de 7,5 %. Le taux de transfert du premier pilier vers le second pilier pour 2021 devra prendre en compte les ressources résultant de l'accord sur le cadre financier pluriannuel du 21 juillet 2020 et les besoins, et ne pourra être notifié qu'après l'adoption du règlement « transition » au niveau européen. Depuis 2018, l'État recentre son intervention sur l'accompagnement des conversions afin de répondre à la forte dynamique observée ces dernières années. Cela signifie qu'il y a davantage de crédits disponibles sur la conversion pour faire face aux besoins budgétaires supplémentaires que crée cette dynamique importante. L'État continuera bien évidemment de financer aussi les engagements en maintien souscrits avant 2018 jusqu'à leur terme, ces aides étant attribuées pour une durée de cinq ans. L'aide au maintien n'est pas supprimée : ce dispositif reste inscrit dans le document de cadrage national ainsi que dans les PDR élaborés par les conseils régionaux, et pourra continuer à être mobilisé en fonction des enjeux spécifiques à chaque territoire. Les autres financeurs que l'État en particulier les collectivités et les agences de l'eau, pourront ainsi continuer à financer de nouveaux engagements en maintien. Le document cadre national donne d'ores et déjà la possibilité aux autorités de gestion du FEADER de proposer des engagements complémentaires d'un an à ceux dont les contrats initiaux arrivent à leur terme. Les prolongations d'un an interviennent en tant que contrat additionnel, en prolongation d'un contrat initial, pour des exploitants ayant déjà bénéficié d'au moins cinq années de soutien (à la conversion ou au maintien) afin qu'ils puissent continuer, en particulier, à être soutenu dans leur démarche de conversion. Le règlement de transition, dont la publication devrait intervenir à la fin de l'année 2020, rend également possible l'ouverture à la souscription de contrats d'une durée d'un an, en 2021 et en 2022. Les contrats d'une durée d'un an permettront de faciliter la transition entre la programmation actuelle et la programmation de la politique agricole commune (PAC) 2023-2027, ouvrant la possibilité d'un basculement rapide vers les nouvelles mesures de soutien à l'agriculture biologique. Concernant l'élaboration des futurs dispositifs de soutien à l'agriculture biologique de la prochaine programmation, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation est mobilisé sur la rédaction du plan stratégique national, qui devra être soumis à la Commission européenne. Dans la proposition réglementaire pour la future PAC, la Commission européenne a introduit l'éco-programme, un nouvel outil de rémunération des agriculteurs visant à valoriser les pratiques contribuant à la préservation de l'environnement. Les travaux nationaux sur la stratégie d'intervention, et notamment la définition des mesures entrant dans l'éco-programme, ne pourront débuter qu'une fois que le cadre réglementaire de la future PAC, actuellement encore en cours de négociation au niveau européen, sera stabilisé. Enfin, le plan de relance lié à la crise covid, annoncé par le Gouvernement le 3 septembre 2020, contient un certain nombre de mesures attestant du soutien de l'État au secteur biologique.

Ainsi, le plan de relance viendra augmenter le budget du fonds avenir bio (fonds de structuration des filières biologiques, mis en œuvre par l'Agence Bio) de 10 M€ supplémentaires sur deux ans, portant ainsi son budget à 13 M€ par an sur 2 ans. D'autre part, la prolongation du crédit d'impôt bio jusqu'en 2022 *a minima* a été actée. Enfin, d'autres dispositifs prévus dans le plan de relance pourront bénéficier aux acteurs de l'agriculture biologiques, comme la stratégie protéines, le programme de plantation de haies, le soutien aux programmes alimentaires territoriaux et aux investissements dans l'agroéquipement et dans les bâtiments d'élevage.

Élevage

Fabrication du vaccin contre la myxomatose.

31577. – 4 août 2020. – **M. Philippe Gosselin** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la fabrication du vaccin contre la myxomatose. La myxomatose est une maladie du lapin due au virus myxomateux (famille des *poxviridae*). Aujourd'hui, pour protéger les lapins domestiques, un vaccin existe et est produit par des laboratoires français. Cependant les dernières informations rapportent que les laboratoires français ne le fabriquent plus. Sans vaccin facilement accessible, cette maladie très contagieuse pour les lapins pourrait connaître une résurgence dans les prochains mois. Il demande lui donc au Ministère s'il peut lui apporter des précisions en la matière.

Réponse. – Selon les données de l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail-agence nationale du médicament vétérinaire (Anses-Anmv), autorité compétente en matière d'autorisation des médicaments vétérinaires en France, il apparaît que des ruptures d'approvisionnement concernant certains vaccins contre la myxomatose ont effectivement eu lieu courant 2019 et jusqu'en mars 2020, la plus sensible concernant le LYOMYXOVAX®, particulièrement adapté pour la vaccination des petits élevages fermiers ou d'agrément puisque présenté en 10 et 5 doses et administrable par voie sous-cutanée. Une communication a été faite sur cette rupture, sur le site de l'Anses-Anmv, proposant des mesures palliatives transitoires : en effet, les autres vaccins administrables par voie intradermique et plus adaptés pour couvrir les besoins des élevages de grande taille, sont restés disponibles. La situation d'approvisionnement du marché est redevenue normale pour LYOMYXOVAX® début avril 2020 et à ce jour, aucune rupture n'est plus recensée. Par ailleurs, cinq vaccins sont actuellement autorisés pour protéger les lapins domestiques contre le virus de la myxomatose. L'un d'eux (NOBIVAC MYXO-RHD PLUS®) autorisé très récemment, n'est pas encore commercialisé. Les quatre autres sont disponibles sur l'ensemble du territoire national. Les vétérinaires peuvent ainsi prescrire : - des vaccins contre la myxomatose seule : LYOMYXOVAX®, ERVAXIMYXO SG33® et FILAVAC MYX L JF613® ; - des vaccins combinés permettant de protéger les lapins à la fois contre la myxomatose et contre la maladie virale hémorragique du lapin : NOBIVAC MYXO-RHD® et, bientôt sur le marché, NOBIVAC MYXO-RHD PLUS®.

Bois et forêts

Aide aux particuliers en cas de scolyte du sapin

32029. – 8 septembre 2020. – **M. Patrick Hetzel** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le problème du scolyte du sapin. En effet, le scolyte du sapin prolifère actuellement sur le territoire national et détruit de vastes étendues de forêt. Pour traiter la question, les particuliers propriétaires doivent dépenser d'importantes sommes financières. Il souhaite savoir quelles sont actuellement les aides mises en place par le Gouvernement pour permettre aux particuliers propriétaires de forêts de faire face financièrement à cette calamité qui impacte lourdement leurs arbres.

Réponse. – Les conditions climatiques de 2018 et 2019 sont à l'origine d'une vague importante de mortalité d'épicéas, et dans une moindre mesure de sapins, associée au scolyte typographe dont les populations ont atteint un niveau épidémique dans les forêts de l'Est de la France. Les fortes chaleurs et le déficit de précipitation de ces derniers mois, ont été propices à une émergence précoce et une évolution dynamique des scolytes aboutissant à une situation épidémique inédite, avec des dégâts importants attendus jusqu'à la fin de l'année 2020 et qui devraient se prolonger en 2021. Lors du conseil supérieur de la forêt et du bois (CSFB) du 8 octobre 2019, le ministère de l'agriculture et de l'alimentation a annoncé la mise en place d'un plan de soutien exceptionnel, afin d'aider à l'exploitation et à la commercialisation des bois scolytés, puis à la reconstitution des peuplements touchés. Comme convenu lors du CSFB, un premier bilan de ce plan « scolytes » a été réalisé à la fin du premier semestre 2020 avec toutes les parties prenantes. Cette réunion a été l'occasion de faire un point détaillé de la propagation des scolytes dans les deux principales régions concernées que sont le Grand-Est et la Bourgogne-Franche-Comté mais également dans les pays voisins européens. L'état des lieux réalisé confirmant que la crise perdure, voire s'amplifie, il a été décidé de poursuivre au moins jusqu'à la fin 2020 le soutien financier aux

opérations d'évacuation. Les échanges ont également permis de préciser les attentes des parties prenantes concernant le volet reconstitution en cours de préparation par le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, notamment en matière de simplification des procédures et d'articulation entre les différentes sources de financements potentielles. Ce volet « reconstitution des peuplements scolytés » vient d'être doté de moyens financiers importants dans le cadre du plan de relance, présenté le 3 septembre 2020 par le Premier ministre. En effet, la filière forêt-bois bénéficie d'une mesure de soutien inédite de 200 millions d'euros qui vise en particulier à adapter la forêt française au changement climatique pour qu'elle puisse continuer à fournir les services qu'elle rend, notamment économiques, tout en amplifiant sa contribution à l'atténuation du changement climatique. La reconstitution des forêts du grand quart Nord-Est de la France gravement affectées sous l'action des scolytes fera l'objet, dans ce cadre, d'une action ciblée. Afin de pouvoir être en mesure de déployer ces aides dès le début de l'année 2021, des réunions de concertation sont actuellement organisées avec les acteurs de la filière forêt-bois. Les travaux récemment conduits dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route pour l'adaptation des forêts au changement climatique y seront pleinement valorisés.

Ruralité

Budget 2021-2027 de la politique agricole commune

32095. – 8 septembre 2020. – **M. Paul Molac** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** le manque de budget pour la politique de développement rural. Alors que la crise de la covid-19 a souligné la nécessité d'accompagner la transition et la relocalisation des systèmes de production, une baisse de budget irait à l'encontre de cette orientation. Le budget 2021-2027 de la PAC pourrait être en baisse et les 15 milliards d'euros annoncés pour la politique de développement rural, dans le cadre du plan de relance, ne seraient disponibles que de 2023 à 2025 (les trois premières années de la nouvelle programmation PAC). La seule possibilité d'abonder suffisamment le budget du second pilier est d'augmenter le transfert de budget du 1er vers le second pilier de la PAC. Actuellement, la France transfère 7,5 % du budget du 1er pilier vers le second pilier et peut encore augmenter ce transfert de 7,5 % supplémentaires. Il lui demande de bien vouloir lui garantir que le Gouvernement : va notifier, avant le 1er août 2020, un transfert supplémentaire de 7,5 % du 1er vers le second pilier pour l'année 2021, soit un transfert total de 15 % pour assurer le financement des mesures du second pilier ; s'engage à faire de même pour l'année 2022 ; s'engage à augmenter de 10 % le budget alloué au paiement redistributif (augmentation de 50 à 100 euros/ha) pour compenser largement la baisse des aides, pour les petites et moyennes fermes, liée l'augmentation du transfert entre piliers ; s'engage à défendre un second pilier fort dans les négociations PAC post 2020, le plan de relance porte sur seulement 3 ans et le budget PAC 2021-2027 sur 7 ans, ce plan ne permettrait pas de compenser une baisse de budget du second pilier ; s'engage à ne pas réduire les aides du second pilier au profit des assurances.

Réponse. – Suite à l'accord politique européen sur le budget du 21 juillet 2020 et grâce à la mobilisation de la France, le budget de la politique agricole commune (PAC) pour 2021-2027 augmente de près de 6 milliards d'euros (Mds€) courants par rapport à la période actuelle et de près de 22 Mds€ par rapport à la proposition de la Commission européenne du 2 mai 2018. L'enveloppe allouée à la France est maintenue à hauteur de 62,4 Mds€ et l'enveloppe allouée au développement rural est en particulier revalorisée de plus de 1,5 Mds€ sur la période. Cette enveloppe inclut la part destinée au développement rural des crédits du plan de relance décidé par le Conseil européen afin de faire face aux conséquences économiques de la pandémie de covid-19. L'accord obtenu permet de renforcer l'effort d'investissement dans les secteurs agricoles, alimentaires et forestiers et d'accompagner les filières dans la transition écologique. Suite à l'action rigoureuse de la France, les crédits du développement rural dans le cadre du plan de relance européen ne seront pas affectés à compter de 2023, mais en 2021-2022. Depuis 2014, le Gouvernement conforte la politique de développement rural, ou deuxième pilier de la PAC, au moyen d'un transfert budgétaire du premier pilier (paiements directs aux agriculteurs) vers le deuxième pilier [notamment investissements, installation, mesures agro-environnementales et climatiques, agriculture biologique, indemnité compensatoire de handicaps naturels (ICHN), assurance récolte]. Le taux de transfert initial avait été fixé à 3,3 % de l'enveloppe des paiements directs. En 2017, les besoins pour le deuxième pilier ont été réévalués au regard de la dynamique de conversion à l'agriculture biologique, de la souscription de contrats d'assurance récolte ainsi que de l'extension du périmètre des bénéficiaires de l'ICHN suite à la nouvelle délimitation des zones défavorisées. Ces besoins ont conduit le Gouvernement à décider un prélèvement complémentaire de 4,2 %, aboutissant à un taux de transfert de 7,5 %. Suite au comité État-régions du 30 octobre 2019 et sur la base de l'analyse de l'ensemble des besoins et des autres sources de financement disponibles, le ministère chargé de l'agriculture a décidé du maintien de ce taux pour la campagne 2020. Au niveau européen, le cadre règlementaire de la programmation 2014-2020 est prolongé pour une période de transition de deux années (2021 et 2022). Les choix nationaux pour la

déclinaison française de la PAC pendant cette période s'inscrivent en conséquence dans la continuité de la présente programmation. Le taux de transfert du premier vers le deuxième pilier pour ces années fera l'objet d'une concertation approfondie avec les régions, autorités de gestion du fonds européen agricole pour le développement rural. La France a choisi de mettre en œuvre dès 2015 un paiement additionnel au régime du paiement de base sur le premier pilier, le paiement redistributif, attribué aux 52 premiers hectares de chaque exploitation. L'enveloppe de ce soutien est financée par un prélèvement sur l'ensemble des droits à paiement de base détenus par les agriculteurs. Lors de la campagne 2015, la France a fixé la part de l'enveloppe du paiement redistributif à 5 % de l'ensemble des paiements directs et a établi le principe d'une progression de ce paiement ayant abouti au taux de 10 % à compter de l'année 2017.

Animaux

Mutilations des équidés et sanctions

32232. – 22 septembre 2020. – **Mme Véronique Louwagie** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les actes de violences commis sur les équidés en France. Depuis ces derniers mois, en effet, des dizaines d'équidés ont été tués ou mutilés, dans différents départements de France. Les propriétaires et éleveurs de chevaux vivent dans un climat de peur et se sentent démunis et seuls face à la recrudescence de ces actes barbares qui sont commis principalement la nuit. Aussi souhaiterait-elle connaître les mesures urgentes que compte mettre en place le Gouvernement afin de faire cesser ces violences abjectes et connaître également ses intentions concernant la sanction qui sera infligée à ces personnes.

Réponse. – Ces derniers mois, des actes de cruautés perpétrés sur des équidés se sont multipliés. Alors que différentes enquêtes sont menées par les forces de la gendarmerie nationale, la coordination et l'animation de celles-ci ont été confiées à l'office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP), structure interministérielle à compétence nationale. L'ensemble des acteurs de la filière équine, le conseil national de l'ordre des vétérinaires, l'OCLAESP et la direction générale de l'alimentation se sont réunis à l'initiative du réseau d'épidémiosurveillance en pathologie équine afin de structurer les actions à mettre en œuvre et d'identifier collectivement les démarches nécessaires pour apporter un appui aux forces de l'ordre dans leurs investigations, notamment pour la collecte des données terrain concernant les équidés. Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation est mobilisé avec la brigade nationale d'enquêtes vétérinaires et a mis en place, depuis le 9 septembre 2020, une cellule de 15 agents de l'institut français du cheval et de l'équitation dédiée à l'écoute des détenteurs d'équidés. Joignables au numéro gratuit 0800 738 908 du lundi au vendredi de 9 h à 17 h, ces agents apportent aux propriétaires d'équidés les aides et conseils nécessaires pour protéger au mieux leurs animaux. S'agissant enfin des indemnisations des victimes, elles seront définies par les autorités judiciaires dès lors que les responsables de ces actes de cruauté auront été identifiés et sanctionnés sur la base des dispositions légales et réglementaires applicables à la date à laquelle les délits ont été commis.

Agriculture

Extension du TO-DE

32453. – 29 septembre 2020. – **M. Martial Saddier** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le dispositif de travailleur occasionnel demandeur d'emploi (TO-DE). Ce dispositif permet une exonération totale de charges jusqu'à 1,2 SMIC, qui devient dégressive jusqu'à 1,6 SMIC. Grâce à la mobilisation des parlementaires et à la volonté du gouvernement de l'époque, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2019 avait prévu l'application de cet allègement pour 2019 et 2020. Le monde agricole, et plus particulièrement l'arboriculture, le maraîchage, l'horticulture, les producteurs de semences et la viticulture souhaitent que ce dispositif puisse être maintenu pour 2021. Le Gouvernement de M. le ministre s'est engagé en ce sens le 5 août 2020. La non-reconduction de ce dispositif plongerait, en effet, les exploitations agricoles dans une situation économique catastrophique, car l'exonération totale de charges n'est valable que pour les rémunérations à 1 SMIC puis dégressive jusqu'à 1,6 SMIC. Or les exploitants agricoles rémunèrent leurs saisonniers *a minima* sur une rémunération de 1,1 SMIC, cela entraînerait donc une perte d'environ 123 euros par mois et par saisonnier pour l'agriculteur. De plus, ils proposent que l'allègement puisse être étendu aux salariés permanents qui représentent environ 50 % de leurs effectifs en termes d'heures travaillées. Afin de préserver les spécificités du système agricole, il souhaite connaître la position du Gouvernement au sujet de la reconduction du dispositif TO-DE et de son extension à l'ensemble des salariés.

Réponse. – Les employeurs agricoles recourant à des salariés saisonniers peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une exonération spécifique de cotisations prévue pour l'emploi de travailleurs occasionnels et de

demandeurs d'emploi (TO-DE). En limitant le coût du travail salarié, ce dispositif leur permet de répondre plus facilement à leur besoin de main d'œuvre lors des pics d'activité saisonniers. Destinée à favoriser l'embauche de travailleurs occasionnels, notamment dans les secteurs marqués par une forte saisonnalité, l'exonération TO-DE n'a donc pas vocation à être étendue aux salariés permanents de l'entreprise pour lesquels celle-ci bénéficie d'ores et déjà des allègements généraux de cotisations. À cet égard, en raison du renforcement des allègements généraux opéré par la loi de financement de la sécurité sociale pour 2018, de nombreux dispositifs d'exonération ciblés, dont le TO-DE, ont été réexaminés dans le cadre des lois financières pour 2019. Dans une logique de convergence entre dispositifs généraux et dispositifs ciblés d'exonération, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2019 a programmé la suppression du dispositif TO-DE à compter de 2021. Afin de permettre aux structures de s'adapter, une sortie progressive a cependant été décidée et un dispositif transitoire dont les modalités de calcul tendent à se rapprocher de celles prévues pour les allègements généraux a donc été mis en place pour les années 2019 et 2020. À l'issue de cette période, les employeurs de main d'œuvre saisonnière agricoles doivent en principe bénéficier des allègements généraux renforcés. Le Gouvernement a conscience que, dans un contexte difficile lié à la concurrence européenne et internationale, par ailleurs exacerbé par la crise sanitaire, les entreprises de la production agricole fortement employeuses de travailleurs saisonniers doivent pouvoir continuer à compter sur le dispositif TO-DE, levier indispensable au maintien de leur compétitivité. Pour cette raison, le Gouvernement proposera au parlement de maintenir l'exonération TO-DE jusqu'au 31 décembre 2022, à l'occasion de la discussion du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2021. Au regard des contraintes budgétaires fortes pesant sur l'État qui ne permettent pas à l'heure actuelle d'envisager une pérennisation de ce dispositif, sa reconduction à titre provisoire constitue d'ores et déjà une avancée significative pour de nombreuses filières agricoles recourant à l'emploi saisonnier.

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Emploi et activité
Rationalisation de la procédure de recrutement - Une seule visite médicale

20111. – 4 juin 2019. – **M. Jacques Cattin** appelle l'attention de **Mme la ministre du travail** sur l'obligation qui pèse sur les collectivités locales de soumettre leurs nouveaux collaborateurs saisonniers à une double visite médicale d'embauche, la première réalisée auprès d'un médecin agréé, pour s'assurer de l'aptitude à l'emploi, la seconde, préventive, auprès du médecin du travail, pour s'assurer de l'aptitude à occuper le poste. Cette situation pose question, compte tenu de la réalité du contenu des deux visites médicales, du coût qui en découle et des délais nécessaires à leur obtention. Dans le souci bien compris d'une rationalisation de la procédure de recrutement et d'une réduction des coûts afférents, il lui demande s'il ne serait pas possible de limiter à une seule visite médicale la vérification de l'ensemble des aptitudes du candidat ou du collaborateur recruté à titre occasionnel. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Aux termes de l'article 2 du décret n° 88-145 du 15 février 1988 pris en application de l'article 136 de la loi du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et relatif aux agents contractuels de la fonction publique territoriale, aucun agent contractuel ne peut être recruté s'il ne remplit pas les conditions d'aptitude physique exigées pour l'exercice des fonctions compte tenu des possibilités de compensation du handicap. A ce titre, les mêmes certificats médicaux que ceux exigés pour être nommé sur un emploi de fonctionnaire par la réglementation en vigueur doivent être produits au moment du recrutement d'un agent contractuel, y compris lorsqu'il est recruté sur un emploi non permanent pour faire face à un besoin temporaire comme saisonnier. Afin de simplifier les règles applicables en la matière, le Gouvernement envisage de supprimer la condition générale d'aptitude physique à l'entrée dans la fonction publique, actuellement vérifiée par un médecin agréé, et de la remplacer par l'exigence de conditions d'aptitude physique et mentale particulières, seulement pour l'exercice de certaines fonctions, en raison des risques spécifiques que celles-ci comportent pour les agents ou pour les tiers et des sujétions que celles-ci impliquent. Les statuts particuliers devraient déterminer les fonctions exigeant dans chaque corps et cadres d'emplois les conditions d'aptitude physique et mentale particulières et des arrêtés ministériels fixer les modalités d'appréciation de ces conditions d'aptitude physique et mentale particulières. Ces évolutions, qui font actuellement l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux, devraient être introduites dans le projet d'ordonnance pris en application des l'article 40 de la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique

Élus

Les jeunes maires de moins en moins nombreux à la tête des communes

26686. – 18 février 2020. – **M. Bernard Perrut** attire l'attention de **M. le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé des collectivités territoriales**, sur les jeunes maires qui sont de moins en moins nombreux à la tête des communes de France. Depuis le début des années 1980, le pourcentage des maires de moins de 40 ans a fondu de 12,16 % en 1983 à 3,8 % en 2014, selon les chiffres de l'Association des maires de France (AMF). Dans le même temps, la proportion de ceux de 60 ans et plus a bondi de 30,4 % à 49,7 %, soit un sur deux. Et plus de 40 % de l'ensemble des maires sont retraités. Aussi il lui demande les intentions du Gouvernement afin de mieux accompagner le renouvellement générationnel en matière de participation politique au sein des collectivités locales, notamment en matière d'accès à la formation et de reconnaissance du statut de l'élu.

Réponse. – Lors des élections municipales de l'année 2020, 71 % des maires sortants se sont portés candidats parmi eux, 86 % ont été réélus, ce qui porte à 61 % la proportion de maires réélus. L'âge moyen des maires des communes de France est dorénavant de 58,5 ans. 4,7 % d'entre eux ont moins de 40 ans, 43,8 % ont entre 40 et 59 ans et 51,5 % ont plus de 60 ans. La proportion de maires de moins de 40 ans est légèrement supérieure à la situation en 2014, de même que la part des maires de plus de 60 ans : en 2014, 3,8 % des maires avaient moins de 40 ans, 46,5 % entre 40 et 59 ans et 49,7 % plus de 60 ans. Faciliter l'accès au mandat de maire à nos concitoyens quel que soit leur âge constitue un enjeu démocratique majeur. La loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique comprend diverses mesures visant à faciliter le renouvellement et l'accès des jeunes générations à un mandat électif. Tout d'abord, plusieurs mesures ont été prises pour faciliter l'exercice d'un mandat électif et d'une activité salariée. L'article 85 généralise le congé électif de 10 jours pour faire campagne pour les salariés, l'article 86 interdit la discrimination en entreprise liée à l'exercice d'un mandat local, l'article 87 renforce les crédits d'heures pour les élus salariés, l'article 88 étend à tous les adjoints le droit à la suspension du contrat de travail, l'article 89 reconnait à l'élu salarié un droit au télétravail et l'article 90 introduit un droit à un entretien individuel pour les salariés élus. Ensuite, cette loi facilite l'exercice d'un mandat électif pour les personnes ayant la charge d'un enfant ou d'une personne dépendante, en rendant la prise en charge de ces frais obligatoire pour la collectivité lors des réunions obligatoires, dans la limite du salaire minimum de croissance horaire. Dans les communes de moins de 3 500 habitants, le remboursement auquel procède la commune est compensé par l'État. La loi précitée revalorise également les indemnités maximales des maires et adjoints des communes de moins de 3 500 habitants afin de valoriser l'engagement des élus dans les plus petites communes. Enfin, cette loi dans son article 105 entend lever un frein à l'engagement local, en permettant l'accès à la formation liée au mandat au plus grand nombre, via une réforme de la formation des élus locaux par ordonnance. Ainsi, l'ensemble de ces dispositions témoigne de la volonté du Gouvernement d'inciter et d'accompagner nos concitoyens à participer activement à la démocratie locale en jouant un rôle actif au sein des conseils municipaux notamment.

Ruralité

Agenda rural : mesure annoncées lors du 1e comité interministériel à la ruralité

27204. – 3 mars 2020. – **Mme Barbara Bessot Ballot** interroge **M. le Premier ministre** sur les mesures annoncées à l'issue du premier Comité interministériel à la ruralité. À la suite de la présentation de l'Agenda rural, qui comporte plus de 170 mesures destinées à améliorer la vie quotidienne des habitants des territoires ruraux, ce premier rendez-vous a eu pour objectif de faire un premier point d'étape sur l'exécution des mesures déployées, et de fixer les objectifs prioritaires pour les mois à venir. À l'issue du Comité ont été annoncées des mesures fortes en faveur des ruralités, parmi lesquelles 534 structures « France Services » labellisées dont 80 % situées en milieu rural, des mesures pour faciliter l'accès aux soins, un plan de soutien aux petites lignes ferroviaires, 280 millions d'euros supplémentaires pour généraliser la couverture en fibre optique sur tout le territoire et enfin le soutien aux commerces de proximité. Ces mesures sont particulièrement attendues par les acteurs des territoires ruraux, afin de favoriser leur développement, leur attractivité, leur dynamisme, mais aussi pour y améliorer le vivre ensemble et la convivialité. Par ailleurs, la première priorité de l'Agenda rural réside dans le soutien aux commerces de proximité. À ce titre, de nouvelles dispositions ont été annoncées en faveur du maintien et du développement des commerces de proximité en ruralité, parmi lesquelles la mise à disposition de licences IV gratuites dans les petites communes, des mesures d'exonérations fiscales pour les commerces situés dans les communes de moins de 3 500 habitants, un soutien technique et financier au projet « 1000 cafés », porté par la structure de l'économie sociale et solidaire, le Groupe SOS. Alors que les ruralités sont de véritables territoires d'avenir, les commerces de proximité y

représentent de réels vecteurs de lien social mais aussi de dynamisme et d'attractivité économique. Par conséquent, elle l'interroge sur les modalités de mise en œuvre des mesures annoncées, et plus particulièrement la mise en œuvre des mesures fiscales prévues pour soutenir les commerces de proximité. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – A ce jour, sur les 181 mesures de l'Agenda rural, près du tiers sont considérées comme effectivement réalisées au sens où les modifications législatives ou réglementaires qu'elles impliquaient sont intervenues et leur financement est assuré. Ainsi, la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique a permis de concrétiser une dizaine de mesures liées au statut de l'élu et à l'organisation des établissement publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Parmi les autres avancées notables de l'Agenda rural, il peut être également mentionné le renforcement du volet territorial de la future génération des contrats de plan Etat-régions. Concernant plus particulièrement les commerces de proximité, l'état d'avancement est le suivant : - dans le cadre de l'opération « 1 000 cafés ». Il est à noter que 800 candidatures ont été reçues et que le processus de sélection, de partenariat et de préparation de l'ouverture de nouveaux cafés se poursuit pour atteindre l'objectif fixé d'ici 2022. A ce jour, 28 cafés ont pu ouvrir grâce à ce dispositif ; - les mesures liées aux débits de boissons et licence IV, ont en grande partie été fixées par la loi engagement et proximité du 27 décembre 2019 dans ses articles 45, 47, et 53. La création de licence IV dans les communes de moins de 3 500 habitants n'en disposant pas, ainsi que le retour à un cadre de gestion départemental des licences sont ainsi fixés. La loi prévoit aussi de nouvelles prérogatives pour le maire sur ce sujet. Quelques mesures restent à prendre par le Gouvernement afin de préciser notamment les conditions de mise en place d'un outil de gestion dématérialisée des licences ; - concernant la création de zones de revitalisation commerciale en milieu rural ouvrant droit à des exonérations fiscales, cette mesure fait l'objet d'un nouveau dispositif entré en vigueur au 1er janvier 2020. Sous réserve de l'accord des collectivités concernées, pour les petits commerces situés dans les communes de moins de 3 500 habitants, les exonérations seront compensées par l'Etat à hauteur de 33 %, et ce jusqu'en 2023. La loi de finances 2020 valide ce dispositif. Les arrêtés identifiant les communes concernées sont en cours de finalisation ; - enfin, le programme « Petites villes de demain » vient d'être lancé. Il comporte plusieurs mesures visant le soutien à la revitalisation commerciale des villes moyennes concernées.

Communes

Qualité - délégation à un conseiller municipal non adjoint - pouvoirs de police

27288. – 10 mars 2020. – **Mme Sylvie Charrière** interroge **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la qualité d'un conseiller municipal non adjoint auquel le maire aurait délégué des pouvoirs de police. En l'état actuel du droit, la loi dispose, à l'article 16 du code de procédure pénale et à l'article L. 2122-31 du code général des collectivités territoriales, que le maire et ses adjoints ont la qualité d'officier de police judiciaire. La loi prévoit également la possibilité, pour le maire, de déléguer ses pouvoirs de police auprès d'un adjoint ou d'un conseiller municipal en cas d'absence ou d'empêchement des adjoints ou dès lors que les adjoints sont tous titulaires d'une délégation, par arrêté régulièrement publié. La réglementation n'étant pas claire sur le sujet, dans le cas où les pouvoirs de police ont été délégués à un conseiller municipal qui n'est pas adjoint, elle souhaiterait savoir si ce conseiller dispose de la qualité d'officier de police judiciaire.

Réponse. – Aux termes de l'article L. 2122-31 du code général des collectivités territoriales et conformément au 1° de l'article 16 du code de procédure pénale, le maire et les adjoints ont la qualité d'officier de police judiciaire. Ils exercent ces missions de police judiciaire sous l'autorité du procureur de la République. En l'absence de disposition le prévoyant expressément, la qualité d'officier de police judiciaire ne saurait être déléguée par le maire ou un adjoint à d'autres membres du conseil municipal, quand bien même le maire leur aurait délégué ses pouvoirs de police administrative.

Communes

Validité de la tenue d'installation du conseil municipal de Dunkerque.

30153. – 9 juin 2020. – **M. Christian Hutin** alerte **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions du déroulement du conseil municipal d'installation de la ville de Dunkerque lors de sa séance du 23 mai 2020. En effet, celui-ci s'est déroulé alors que le vote dans l'une des communes associées à Dunkerque, en l'occurrence Saint-Pol-sur-Mer, n'est toujours pas acquis. Dès lors le conseil d'installation peut-il se tenir sans porter gravement atteinte à la sincérité du scrutin du deuxième tour prévu le 28 juin 2020 dans la commune associée ? Peut-il même être convoqué et se tenir ? L'association de communes est régie par la loi « Marcellin » n° 71-588 du 16 juillet 1971

sur les fusions et regroupements de communes prévoyant les fusions associations, ce qui est le cas dans la situation présente. De plus, la nomination d'un adjoint délégué « aux relations avec les communes associées » n'est t-il pas un grave mélange des genres ainsi qu'une mise à disposition des moyens de la ville de Dunkerque dans le cadre d'une élection au profit d'une des listes en concurrence, notamment celle soutenue par la majorité dunkerquoise mais arrivée en dernière position pour le second tour ? Il lui demande sa position sur ce sujet. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La commune de Dunkerque est issue d'une fusion-association et, à ce titre, est régie par les dispositions de la loi Marcellin du 16 juillet 1971. Dès lors, il convient de distinguer d'une part l'élection du conseil municipal de la commune de Dunkerque, et d'autre part l'élection du conseil consultatif des communes associées. Concernant l'élection municipale de la commune de Dunkerque, le III de l'article 19 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 prévoit que « Les conseillers municipaux et communautaires élus dès le premier tour organisé le 15 mars 2020 entrent en fonction à une date fixée par décret au plus tard au mois de juin 2020, aussitôt que la situation sanitaire le permet au regard de l'analyse du comité de scientifiques. La première réunion du conseil municipal se tient de plein droit au plus tôt cinq jours et au plus tard dix jours après cette entrée en fonction ». Le IV du même article 19 précise que « Par dérogation à l'article L. 227 du code électoral : / 1° Dans les communes pour lesquelles le conseil municipal a été élu au complet, les conseillers municipaux en exercice avant le premier tour conservent leur mandat jusqu'à l'entrée en fonction des conseillers municipaux élus au premier tour. Le cas échéant, leur mandat de conseiller communautaire est également prorogé jusqu'à cette même date (…) ». L'article 1er du décret n° 2020-571 du 14 mai 2020 a fixé la date d'entrée en fonction des conseillers municipaux élus au premier tour au 18 mai 2020. La première réunion du conseil municipal, durant laquelle a eu lieu l'élection du maire et de ses adjoints, a eu lieu entre le 23 et le 28 mai 2020. L'élection du conseil consultatif des communes associées, quant à elle, s'opère conformément aux dispositions de l'article L. 2113-17 du code général des collectivités territoriales (CGCT) dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales. Cet article dispose que « (…) Le conseil consultatif est élu à la même date que le conseil municipal de la commune. L'élection a lieu dans les mêmes conditions et selon le même mode de scrutin que ceux applicables à l'élection du conseil municipal d'une commune de même importance que la commune associée (…) ». Dans les bureaux de vote inclus dans le périmètre d'une commune associée, les électeurs sont donc amenés à voter deux fois : une fois pour l'élection des conseillers municipaux et une fois pour l'élection des membres du conseil consultatif. Ce double vote induit deux urnes distinctes et deux recensements distincts des votes. La commune associée de Saint-Pol-sur-Mer compte 20 373 habitants et a ainsi procédé à une élection spécifique concomitante à l'élection municipale de la commune de Dunkerque, au scrutin de liste à deux tours. Or l'élection du conseil municipal de Dunkerque était acquise dès l'issue du premier tour qui s'est tenu le 15 mars 2020, ce qui n'était pas le cas de l'élection du conseil consultatif de la commune associée de Saint-Pol-sur-Mer. C'est ainsi que, pour l'élection du conseil consultatif, un second tour s'est tenu le 28 juin 2020. Le fait que l'installation du conseil municipal de Dunkerque ait eu lieu à l'issue du premier tour, avant que l'élection du conseil consultatif de Saint-Pol-sur-Mer soit acquise, ne saurait suffire à porter en lui-même atteinte à la sincérité du scrutin du second tour de l'élection du conseil consultatif car les deux scrutins sont juridiquement autonomes.

Élus

Formation des élus

30558. – 23 juin 2020. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la réforme à venir de la formation des élus. En effet, la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019, dite loi engagement et proximité, a habilité le Gouvernement, dans son article 105, à prendre par ordonnances toutes dispositions visant à faciliter l'accès des élus locaux à la formation, notamment pour l'exercice de leur premier mandat. Or ces ordonnances ne sont toujours pas parues alors même que de nouveaux élus municipaux ont été ou vont être élus. Ce fait est d'autant plus regrettable que la formation des élus est particulièrement importante lors de la première année de mandat et que les élus sortants sont souvent demandeurs de formation afin de faciliter leur réinsertion professionnelle. Il vient donc lui demander quand ces ordonnances vont paraître et si elles vont répondre aux attentes des élus des petites communes, dont les besoins étaient souvent insatisfaits, mais aussi à celles des nouveaux élus et des élus sortants.

Réponse. – Conformément à l'article 105 de la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique, le Parlement a habilité le Gouvernement à légiférer par ordonnances afin de rénover en profondeur les dispositifs de formation des élus locaux. Ces ordonnances

permettront aux élus d'accéder, tout au long de leur vie, à une offre de formation plus développée, mieux articulée avec le compte personnel de formation mis en place par la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, de faciliter leur accès à la formation, de clarifier les différents dispositifs existants, d'en mutualiser les financements et d'assurer la transparence, ainsi que la qualité des dispositifs de formation en renforçant le contrôle des organismes qui les dispensent. Cette habilitation était initialement assortie d'un délai de neuf mois à compter de la publication de la loi « engagement et proximité » pour la publication des ordonnances. Ce délai a néanmoins été prolongé de quatre mois en application de l'article 14 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19. Les ordonnances devront donc être publiées avant le 28 janvier 2021. La formation des élus locaux est un enjeu majeur pour le Gouvernement, et plus généralement pour la démocratie locale. Des consultations sont actuellement conduites afin que les changements envisagés correspondent au mieux aux besoins des élus et aux spécificités propres à l'exercice de mandats électifs locaux. Dans l'immédiat, afin de répondre aux attentes des nouveaux élus issus des élections municipales de 2020, les dispositions du décret n° 2020-942 du 29 juillet 2020 relatif au droit individuel à la formation (DIF) des élus locaux apportent une évolution importante dans le fonctionnement du DIF dont ils bénéficient. Alors que la réglementation imposait jusqu'alors d'avoir exercé son mandat pendant une année complète avant de pouvoir mobiliser ses heures de DIF, il ouvre désormais cette possibilité aux élus municipaux dès le début de leur mandat. Ce décret pérennise également le modèle économique du DIF des élus locaux en instaurant un coût horaire maximal aux formations dont il assure le financement, fixé à 100 € par un arrêté du 29 juillet 2020 portant fixation du coût horaire maximal des frais pédagogiques exposés au titre du DIF des élus locaux, publié au *Journal officiel* du 31 juillet 2020.

Élus

Règles relatives au fonctionnement des conseils municipaux

30560. – 23 juin 2020. – **M. Jacques Cattin** appelle l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur deux dispositions du code général des collectivités territoriales en contradiction avec le droit local d'Alsace-Moselle : l'article L. 2121-8 du CGCT dispose que le seuil d'habitants à partir duquel une commune est tenue d'adopter un règlement intérieur est abaissé de 3 500 habitants à 1 000 habitants, alors que ce seuil est maintenu à 3 500 habitants en droit local. Par ailleurs, selon l'article L. 2121-10 du même code, la convocation des conseillers municipaux à la séance du conseil municipal s'opère par voie dématérialisée. Or le même droit local ne prévoit pas les modalités de transmission des convocations aux conseillers municipaux. Sur ces deux points, il lui demande quelles règles relatives au fonctionnement des conseils municipaux il convient désormais d'appliquer en Alsace-Moselle.

Réponse. – Concernant d'une part, le règlement intérieur des conseils municipaux dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, les articles L. 2121-8 et L. 2541-5 du CGCT ont été modifiés par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). L'article L. 2121-8 du CGCT prévoit depuis le renouvellement général de 2020 l'obligation d'établir un règlement intérieur dans les six mois qui suivent l'installation du conseil municipal pour les communes de 1 000 habitants et plus, cette obligation ne s'imposait qu'aux communes de 3500 habitants et plus auparavant. L'article L. 2541-5 du CGCT fixe quant à lui ce seuil à 3 500 habitants et plus pour les communes des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, alors qu'avant la mise en application de la loi NOTRe, l'article L. 2541-5 du CGCT imposait au conseil municipal de chaque commune des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, quelle que soit leur taille, d'élaborer un règlement intérieur sans condition de délai. Même si aucune disposition du CGCT n'écarte l'application de l'article L. 2121-8 aux communes de ces départements, il est en droit une règle fondamentale selon laquelle les lois spéciales dérogent aux lois générales. L'adoption d'un règlement intérieur n'est donc pas obligatoire dans les communes de moins de 3 500 habitants situées dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Concernant, d'autre part, les modalités de convocation des conseils municipaux dans les communes des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, l'article L. 2121-10 du CGCT prévoit que la convocation au conseil municipal « est transmise de manière dématérialisée ou, si les conseillers municipaux en font la demande, adressée par écrit à leur domicile ou à une autre adresse ». Ce dispositif introduit par la loi n° 2019-1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique vise à ce que l'envoi dématérialisé des convocations devienne la norme et l'envoi par courrier l'exception. L'article L. 2541-1 du CGCT écartant explicitement l'application de cet article dans les communes des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, l'envoi par courrier des convocations au conseil municipal dans les communes de ces départements reste la norme.

Eau et assainissement

Transfert des compétences « assainissement » et « eaux pluviales »

31875. – 18 août 2020. – **M. Guillaume Larrivé** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les transferts, rendus obligatoires au 1er janvier 2020, des compétences « assainissement des eaux usées » et « gestion des eaux pluviales urbaines » pour les communautés d'agglomération. En effet, alors que la compétence « assainissement des eaux usées » est un service public industriel et commercial (SPIC), son financement est regroupé au sein d'un budget annexe dont le transfert des communes vers l'intercommunalité a été effectué sans difficulté à l'exception notable des excédents d'exploitation que les communes ont majoritairement conservés. Cependant, la gestion des eaux pluviales urbaines est un service public de nature administrative (SPA) financé - en théorie - par le budget principal des communes. Le transfert doit donc s'effectuer selon le régime classique de l'évaluation des charges transférées par la commission locale d'évaluation des charges en respectant le principe de la compensation. Or, d'une part, de nombreuses collectivités ne disposent pas de comptabilité analytique permettant d'identifier les charges affectées à la gestion des eaux pluviales dans leur budget principal et, d'autre part, de nombreuses dépenses étaient supportées par les budgets annexes communaux des eaux usées alors qu'elles étaient relatives à la gestion des eaux pluviales. Les communautés d'agglomération se retrouvent donc confrontées à une difficulté de financement de ce service des eaux pluviales dans la mesure où des communes s'opposent à un transfert de charges depuis leur budget principal vers la communauté d'agglomération puisqu'elles affectaient jusqu'alors ces dépenses majoritairement sur leur budget annexe. Aussi, il lui demande quelles sont les évolutions normatives envisageables permettant aux communautés d'agglomération d'imputer les charges affectées à la gestion des eaux pluviales urbaines dans leur budget annexe assainissement afin d'aider ces communautés à absorber ce transfert sans générer des tensions dans les relations avec les communes dès le début de ce nouveau mandat.

Réponse. – La loi n° 2018-702 du 3 août 2018 relative à la mise en œuvre du transfert des compétences « eau » et « assainissement » aux communautés de communes a fait du service public de gestion des eaux pluviales urbaines, au sens de l'article L. 2226-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), une compétence distincte de la compétence « assainissement des eaux usées », puisque cette dernière se définit désormais, pour les communautés de communes, à travers les seules dispositions de l'article L. 2224-8 de ce même code. Ainsi, depuis le 1er janvier 2020, la gestion des eaux pluviales urbaines est considérée comme une compétence facultative des communautés de communes. Contrairement au service public d'assainissement, considéré comme un service public industriel et commercial (SPIC), la gestion des eaux pluviales urbaines est effectivement un service public administratif (SPA) qui ne peut être financé par une redevance et reste ainsi à la charge du budget général de la collectivité ou du groupement qui en assure l'exercice. Concrètement, le financement du service fait l'objet d'une participation forfaitaire du budget général en investissement et en fonctionnement versée au budget annexe de l'assainissement suivant les recommandations toujours en vigueur de la circulaire du 12 décembre 1978 relative aux modalités d'application du décret n° 67-945 du 24 octobre 1967 concernant l'institution, le recouvrement et l'affectation des redevances dues par les usagers des réseaux d'assainissement et des stations d'épuration. L'article 9 de cette circulaire préconise notamment qu'en cas de réseaux unitaires, la participation financière au titre de la gestion des eaux pluviales se situe entre 20 % et 35 % des charges de fonctionnement du réseau, amortissement technique et intérêts des emprunts exclus. En cas de réseaux totalement séparatifs, elle suggère une participation n'excédant pas 10 % des charges de fonctionnement, amortissements techniques et intérêts des emprunts exclus.

CULTURE

Culture

« Pass Culture » dans les territoires ruraux

22245. – 6 août 2019. – **Mme Cécile Untermaier** attire l'attention de **M. le ministre de la culture** sur le déploiement du dispositif « Pass Culture » dans les territoires ruraux. Depuis deux mois, la Saône-et-Loire, comme huit autres départements, bénéficie de cette expérimentation qui vise à renforcer et diversifier les pratiques culturelles des jeunes. Par le biais d'une application mobile et d'un crédit de 500 euros, les jeunes peuvent consulter les offres culturelles disponibles de leur région. Malheureusement pour les utilisateurs, il semblerait que très peu de professionnels, hormis dans les grandes villes, soient au fait de cette initiative, privant ainsi la jeunesse de cet avantage. Aussi, elle souhaiterait savoir quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour développer l'offre culturelle dans les campagnes.

Réponse. – Le pass Culture est déployé sur le territoire français depuis le 1er février 2019 sous forme expérimentale, d'abord dans 5 départements, puis dans 14 départements à partir de juin 2019, qui constituent des territoires volontairement très divers, dont des départements ruraux. Le pass Culture, plateforme numérique ouverte aux jeunes de 18 ans qui résident dans les 14 départements de l'expérimentation, a été conçu comme un outil permettant de faciliter l'accès à la culture. Il se déploie progressivement dans ces territoires, grâce à l'appui des collectivités territoriales, de leurs établissements culturels, du réseau des relais éducatifs et sociaux-éducatifs, ainsi que des services publics dans leur ensemble, qui sont au contact de cette génération. Désormais organisée sous forme de société à capital public depuis juillet 2019, la mission pass Culture a pour objectif de déployer totalement le pass dans les actuels territoires d'expérimentation en 2019, avant l'ouverture de nouveaux territoires en juin 2020. À cette fin, elle s'appuie sur des chargés de développement territoriaux, qui ont notamment pour mission de présenter le pass aux offreurs locaux et aux jeunes du territoire, afin d'augmenter leur nombre et de faire du pass un outil incontournable pour l'accès des jeunes à la culture. Le pass Culture développe aussi des partenariats locaux pour répondre à des problématiques souvent rencontrées en zone rurale, comme celle du transport. Des partenariats ont été envisagés au sein de la région Bretagne et pourraient être réalisés au cas par cas dans d'autres territoires, afin d'offrir une solution de transport pour accéder aux offres culturelles lorsqu'elles sont éloignées du domicile du bénéficiaire. Concernant la Saône-et-Loire, le département compte à ce stade plus de 2 400 jeunes inscrits. La société pass Culture, désormais en charge de développer le dispositif sous la tutelle du ministère de la Culture, a recruté un correspondant local qui mènera des actions ciblées pour augmenter le recrutement des jeunes et le référencement des acteurs. Il relaie les actions menées par la direction régionale des affaires culturelles Bourgogne-Franche-Comté. Des mesures spécifiques pour les publics et les offreurs ruraux sont mis en œuvre pour renforcer la présence du pass dans ces zones. En effet, outre sa présence sur les réseaux sociaux, le pass Culture mène des actions de communication avec les missions locales, intervient dans les lycées agricoles et opère des relais d'information avec pôle emploi.

Télécommunications

Mauvaise réception de la TNT dans des communes de la Loire

25013. – 3 décembre 2019. – **M. Dino Cinieri** appelle l'attention de **M. le ministre de la culture** sur les difficultés rencontrées par des habitants de la Loire pour accéder à la TNT, alors qu'ils s'acquittent de la redevance audiovisuelle. Ils déplorent une pixellisation, une perte partielle des chaînes, ou encore un son saccadé depuis de longs mois. En mars 2007, la loi imposait aux opérateurs d'assurer, avant la fin 2011, la couverture par la TNT de 95 % de la population nationale. Il souhaite par conséquent connaître les mesures qu'il envisage de prendre pour mettre un terme à cette injuste inégalité territoriale et inciter les opérateurs à prendre en charge la couverture totale par la TNT du territoire national afin de ne pas priver des populations, isolées géographiquement, d'un accès à l'information et pour soulager financièrement les collectivités locales.

Réponse. – La télévision hertzienne terrestre (TNT) offre aujourd'hui à plus de 97 % de la population métropolitaine une trentaine de chaînes nationales diffusées pour la grande majorité d'entre elles en haute définition, auxquelles s'ajoutent une quarantaine de chaînes locales. Dans le département de la Loire, le taux de réception de la TNT se situe dans la moyenne nationale selon le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA). Certains habitants de communes couvertes par la TNT peuvent rencontrer des difficultés à recevoir toutes les chaînes dans de bonnes conditions. Ceci peut être lié à des dysfonctionnements ponctuels des infrastructures constituant le réseau de diffusion, au déploiement par les opérateurs de téléphonie mobile des réseaux dits de 4ème génération (« 4G »), ou, dans les zones littorales, à des phénomènes importants de propagation atmosphérique des ondes hertziennes. S'agissant des incidents sur les infrastructures du réseau de diffusion, la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication prévoit, en son article 22, que le CSA et l'Agence nationale des fréquences (ANFR) prennent les mesures nécessaires pour assurer une bonne réception des signaux. Un groupe de travail dénommé « zones sensibles », réunissant tous les acteurs concernés, notamment les chaînes de télévision qui sont les premières responsables de la qualité de la diffusion, étudie tous les signalements jusqu'à la disparition effective des incidents. Lors de dysfonctionnements liés aux déploiements des réseaux mobiles à très haut débit, les opérateurs mobiles sont responsables de la remédiation de la réception de la télévision, qui se traduit généralement par la pose d'un filtre sur l'installation de réception du foyer. Le centre d'appels « 0970 818 818 » et le site Internet « www.recevoirlatnt.fr », mis en place par l'ANFR, permettent de transmettre les demandes d'intervention aux opérateurs concernés. Au-delà, les concitoyens dont le domicile se situe en limite ou hors de la zone de couverture de la TNT peuvent recourir à un autre mode de réception de la télévision, à partir par exemple d'un accès à haut débit (ADSL, câble coaxial, fibre optique…) ou d'un équipement de réception satellitaire. En effet, la diffusion par satellite de l'ensemble des chaînes en clair de la TNT est assurée gratuitement sur tout le

territoire de l'Hexagone, par application de l'article 98-1 de la loi du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication. Deux bouquets satellitaires des chaînes gratuites de la TNT dénommés « FRANSAT » et « TNTSAT » sont ainsi disponibles aujourd'hui sans abonnement, moyennant un équipement ad hoc comprenant décodeur et antenne de réception.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

Consommation

Pratiques commerciales trompeuses - Plateformes en ligne

22243. – 6 août 2019. – **Mme Bénédicte Peyrol** alerte **M. le ministre de l'économie et des finances** sur certaines pratiques commerciales de plateformes de vente en ligne qui consistent à afficher des réductions excessives de prix de certains articles, ressemblant à des produits de marque et pouvant induire en erreur les consommateurs sur leur origine et leur authenticité. Mme la députée a, en effet, été alertée par une entreprise de sa circonscription sur l'existence de promotions « fictives » sur certaines plateformes en ligne, comme Wish, qui affichent, en illustration de promotion, des prix « barrés » d'un même montant que les prix de références de produits neufs de marque qui, en réalité, correspondent à des imitations de qualité bien inférieure. Cette pratique vise ainsi à induire en erreur le consommateur qui pense bénéficier de remise parfois de plus de 90 % sur un article neuf qui ne correspond pas à l'article et à la marque recherchée voire s'apparente à des contrefaçons. L'article L. 121-1 du code de la consommation prévoit bien qu'une pratique commerciale est trompeuse si elle « crée une confusion avec un autre bien ou service, une marque, un nom commercial, ou un autre signe distinctif d'un concurrent ». Elle l'est également si elle « repose sur des allégations, indications ou présentations fausses ou de nature à introduire en erreur » et portant notamment sur le « caractère promotionnel du prix ». Bien que l'annonceur puisse encourir des sanctions pénales, la direction de la concurrence consommation répression des fraudes (DCCRF), saisie sur le dossier, a informé l'entreprise que le Gouvernement français n'avait pas de compétence pour enquêter sur des opérateurs situés en dehors du territoire national et que la nature d'hébergeur de la plateforme concernée n'impliquait pas sa responsabilité quant aux annonces effectuées. Les solutions de recours, notamment en dehors du cadre de l'Union européenne, semblent quant à elles difficiles à mettre en œuvre et ne prévoient qu'une assistance au consommateur et non de réelles modalités de règlement des litiges. Ainsi, ce sont bien les marques et les distributeurs, notamment français qui ont des emplois en France, qui sont mis à mal par ces pratiques. Comment peut-on accepter qu'une plateforme ne puisse prendre sa part de responsabilité dans la diffusion d'annonces qui ne respectent pas le droit commercial français ? Alors que l'Assemblée nationale vient d'adopter un texte ambitieux visant à instaurer une taxe sur les services numériques pour lutter contre les plateformes en ligne qui ne paient pas leurs impôts en France, il n'est plus possible de voir de telles pratiques commerciales en ligne qui ne pourraient jamais exister de façon physique sur le territoire et qui visent à tromper le consommateur. Elle l'interroge donc sur les moyens juridiques et politiques pour combattre ces pratiques trompeuses et de concurrence déloyale, notamment l'encadrement de certaines réductions qui paraissent excessives par rapport au prix de référence, l'affichage sur l'origine du produit plus explicite et clair pour les consommateurs ou encore le renversement de la charge de la preuve impliquant actuellement aux consommateurs de faire preuve de vigilance quant aux pratiques commerciales mises en œuvre par les entreprises.

Réponse. – Le Gouvernement est particulièrement déterminé dans la lutte contre les pratiques commerciales déloyales, notamment trompeuses, qui affectent le fonctionnement de l'économie numériques. Ces pratique sont particulièrement inacceptables car elles se font au détriment des consommateurs et induisent une concurrence déloyale pour les entreprises honnêtes. Les services de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), en charge de la protection des consommateurs, sont notamment mobilisés pour caractériser et faire sanctionner des pratiques commerciales consistant en particulier à induire en erreur le consommateur sur le caractère promotionnel du prix ou sur les caractéristiques essentielles des biens et des services. Les agents de la DGCCRF disposent des moyens juridiques pour faire appliquer les dispositions législatives et réglementaires relatives aux pratiques commerciales déloyales. Plusieurs procédures contentieuses pénales concernant de fausses annonces de réduction de prix ont d'aileurs conduit à des amendes importantes pour des sites internet. D'autres sont en cours devant les juridictions. Toutefois, il est vrai que ces pouvoirs s'exercent sous réserve des règles de compétence territoriale, ce qui peut rendre plus difficile la sanction d'opérateurs implantés hors de France. En effet, la mise en œuvre des pouvoirs d'enquête des agents de la CCRF est limitée au territoire national. Toutefois, s'agissant des pratiques commerciales des professionnels établis sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne, la DGCCRF peut agir dans le cadre de la coopération administrative

entre autorités nationales chargées de veiller à l'application de la réglementation relative à la protection des consommateurs, en demandant à l'autorité compétente, sur la base des éléments disponibles, de prendre toutes mesures pour faire cesser la pratique commerciale en cause. Au-delà de ces actions contentieuses déterminées de la DGCCRF pour faire respecter la loi en ligne comme elle fait sur les commerces "physiques", le Gouvernement souhaite mieux réguler le commerce électroniques pour éviter ces pratiques. Ainsi, concernant les annonces de réduction de prix, le projet de loi portant diverses adaptations au droit de l'Union européenne en matière économique et financière adopté par l'Assemblée nationale le 7 octobre dernier prévoit à son article 2 d'habiliter le Gouvernrment à la transposition de la directive "Omnibus". Cette transposition permettra au Gouvernement de renforcer l'encadrement de ces offres promotionnelles en imposant au professionnel d'indiquer le prix antérieur qu'il a appliqué avant l'application de la réduction. Cela permettra un encadrement plu strict de ces annonces et de mieux lutter contre les dérives que vous décrivez. Dans ce même projet de loi, il est également prévu de renforcer les pouvoirs de la DGCCRF pour lui permettre, dans certaines conditions précises, de demander le blocage de sites lorsque des pratiques délictuelles sont mises en évidence. Enfin, dans le cadre du "digital services act" porté au niveau européen, le Gouvernement français porte un projet de réforme ambitieuse pour mieux responsabiliser les plateformes et notamment les places de marché.

Bâtiment et travaux publics
Fraudes dans le domaine de la rénovation énergétique

32242. – 22 septembre 2020. – **Mme Danielle Brulebois** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur les fraudes dans le domaine de la rénovation énergétique. Suite aux plaintes de particuliers reçues, la DGCCRF a contrôlé, en 2019, 469 établissements du secteur de la rénovation énergétique des logements contre 352 en 2018. On constate donc une hausse du nombre des entreprises contrôlées. Parmi les 469 établissements contrôlés (entreprises du bâtiment, prestataires, démarcheurs, sous-traitants, artisans), 56 % étaient en « anomalie » contre 54 % en 2018, dont 69 % disposaient du label RGE (reconnu garant de l'environnement). Les enquêtes menées ont donné suite à 234 avertissements (contre 75 en 2018), 163 injonctions administratives (contre 55 en 2018), 74 procès-verbaux administratifs et 180 procès-verbaux pénaux. Ces chiffres interrogent quand on sait les montants de crédits d'impôt et donc l'argent public en jeu. On peut constater aujourd'hui des abus et des négligences de la part de certains opérateurs, qui se traduisent par des attitudes commerciales répréhensibles, avec du démarchage abusif se revendiquant d'un organisme d'État ou d'une collectivité, ou par des résultats médiocres en termes de mise en œuvre et donc de performance énergétique. Elle souhaite donc connaître la position du Gouvernement quant au renforcement des contrôles pour vérifier la qualité des travaux par un organisme tiers et les mesures mises en place pour permettre un traitement plus efficace des signalements de fraude et d'abus. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement maintient une vigilance particulière sur le secteur de la rénovation énergétique des logements, qui constitue l'un des axes prioritaires des pouvoirs publics dans le cadre du plan « France Relance », aux côtés des transports et de l'énergie. Deux milliards d'euros vont ainsi être déployés en 2021 et 2022 pour favoriser la transition énergétique. C'est dans ce contexte que la DGCCRF a décidé, face au maintien du niveau élevé d'anomalies, de renforcer son programme de contrôles pluriannuels du secteur de la rénovation énergétique par une action spécifique, pour l'année 2020, ciblant plus de 600 visites d'opérateurs. Elle sera reconduite en 2021 et complétée par une enquête visant spécifiquement les dispositifs « coup de pouce ». Ces contrôles sont facilités par l'échange d'informations, prévu par la loi relative à l'énergie et au climat, entre services de l'État, d'une part, et entre services de l'État et organismes qualificateurs délivrant le label RGE (Reconnu Garant de l'Environnement), d'autre part. Au-delà des contrôles, des mesures ont été prises pour limiter les fraudes. Tout d'abord, les conditions d'octroi et de détention du label RGE ont été raffermies afin de mieux garantir la qualité et la fiabilité de ce label auquel les consommateurs comme les entreprises doivent pouvoir recourir en toute confiance. En outre, la loi du 24 juillet 2020, qui a consacré le principe de l'interdiction du démarchage téléphonique dans le secteur de la rénovation énergétique, sauf contrat en cours entre le professionnel et le consommateur, permettra de tarir l'une des sources des fraudes. Par ailleurs, la DGCCRF s'attache à assurer une sensibilisation régulière des consommateurs au travers de plans de communication à destination du grand public. Ainsi, une campagne interministérielle alertant les consommateurs sur les risques de fraude et les bons réflexes à adopter, conçue à l'initiative de la DGCCRF, a été lancée en novembre 2019, et relayée par les préfets dans les territoires. Cette campagne va être renouvelée d'ici la fin de l'année 2020. Enfin, un travail de concertation avec les parties prenantes (associations de consommateurs et organisations professionnelles) a été mis en place afin de sécuriser les travaux. A cet égard, un groupe de travail sur la lutte contre les pratiques frauduleuses dans la rénovation énergétique, présidé par les ministères en charge du logement et de la transition écologique, a été instauré fin

2019. La DGCCRF y participe activement. Il s'est concentré sur la sécurisation du parcours de travaux des consommateurs. Un autre groupe de travail sur la rénovation énergétique, mis en place au sein du Conseil national de la consommation (CNC) et présidé par la DGCCRF, est chargé de formuler des propositions pour mieux protéger les consommateurs.

INTÉRIEUR

Fonctionnaires et agents publics
Transparence relative aux préfets sans affectation

27125. – 3 mars 2020. – **M. Christophe Naegelen** appelle l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur le besoin de transparence relative aux préfets sans affectation. La position de préfet hors cadre ayant été supprimée par le décret n° 2015-535 du 15 mai 2015 modifiant le décret n° 64-805 du 29 juillet 1964 fixant les dispositions réglementaires applicables aux préfets, elle a été remplacée dans les faits par la position de préfet sans affectation sur un poste territorial. Même si le cadre légal qui régit cette pratique de gestion des hauts fonctionnaires de l'État a légèrement changé, la totale opacité qui la caractérise a perduré. Les nominations par les chefs de l'État de préfets sans affectation territoriale sont donc restées courantes depuis 2015. Cela pose problème puisque le corps préfectoral se caractérise par un effectif pléthorique, largement supérieur aux affectations territoriales existantes. D'ailleurs dans un référé sévère adressé au Gouvernement, la Cour des comptes s'émouvait déjà en 2014 du trop grand nombre de membres du corps préfectoral sans affectation. Sur un effectif de 250 préfets (en 2013), seuls la moitié étaient affectés à un territoire (127). Depuis, en dépit des recommandations de l'institution, la situation a peu évolué et la part des non-affectés reste problématique. La Cour des comptes préconisait par ailleurs de supprimer le cas particulier des préfets en mission de service public. Fin 2017, des sénateurs ont été chargés d'évaluer la gestion du corps préfectoral et ont relevé que le nombre de préfets n'occupant pas de poste territorial représente toujours la moitié du total, tandis que certains préfets qui relèvent de la catégorie des conseillers du Gouvernement continuent d'être affectés à des fonctions au rapport lointain ou indéterminé avec l'administration territoriale. Des préfets se retrouvent donc clairement sous-employés, ce qui a fait dire à la Cour des comptes que certaines missions ont pour objectif de « donner une occupation » aux préfets, entre deux affectations. A noter que lorsque les préfets n'ont aucune affectation, ce qui peut également se produire, c'est un énorme gaspillage sur le plan financier puisqu'un préfet gagne environ entre 5 200 et 7 000 euros bruts par mois. Par conséquent, une meilleure gestion du corps préfectoral apparaît indispensable, avec pour corollaire une transparence améliorée. C'est pourquoi il lui demande quel est le nombre exact de préfets d'une part n'exerçant pas en administration préfectorale, d'autre part n'ayant aucune affectation, c'est-à-dire étant en attente d'une affectation, mais aussi quelle est la proportion de ces préfets sans affectation sur le corps préfectoral dans son ensemble. Il souhaiterait connaître en sus le coût total pour l'État de la masse salariale correspondant aux préfets sans affectation territoriale. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Au 15 septembre 2020, 131 préfets n'exercent pas en administration préfectorale : - 15 sont membres du conseil supérieur de l'appui territorial et de l'évaluation ; - 5 sont conseillers du Gouvernement ; - 12 sont détachés sur des emplois supérieurs (secrétaire général d'un ministère, directeur d'administration centrale, délégué ministériel) au sein du ministère de l'Intérieur ; - 52 sont en services détachés hors du ministère de l'intérieur, en disponibilité ou mis à disposition ; - 7 sont préfets chargés d'une mission de service public relevant du Gouvernement ; - 6 sont affectés en cabinet, soit au sein du cabinet du Président de la République, du cabinet du Premier ministre, soit dans un autre ministère ; - 15 sont chargés d'une mission au sein de l'administration centrale du ministère de l'Intérieur ; - 19 sont en transition professionnelle, dont 3 feront valoir leurs droits à la retraite d'ici la fin de l'année 2020 et 6 retrouveront prochainement une mission, sont chargés de mission auprès du secrétaire général du ministère de l'Intérieur. Ils représentent 7 % des effectifs du corps préfectoral et 5,95 % de la masse salariale.

Produits dangereux
Dangers démontrés des gaz lacrymogènes pour la santé et interdiction.

31283. – 21 juillet 2020. – **M. Sébastien Nadot** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'utilisation des gaz lacrymogènes dans le cadre du maintien de l'ordre public, compte tenu de la dangerosité démontrée pour la santé des gaz lacrymogènes. Le 11 janvier 2020, semaine 61 du mouvement des « gilets jaunes », des

manifestants s'étaient donné rendez-vous dans le centre-ville de Toulouse. Après quelques heures de déambulation, certains se retrouvent place Saint-Georges. Les policiers qui les suivent jettent alors des grenades de gaz lacrymogène dans leur direction. À quelques mètres derrière les manifestants se trouve un espace de jeux avec des enfants. Très vite le gaz se propage sans épargner toboggans et tourniquets. Prise au dépourvu, une maman affolée avec un enfant en poussette quitte la zone à la hâte. Apeurée, une petite fille pleure, figée debout. Un policier se dirige alors vers elle pour l'évacuer de la place. En bon père de famille, il la prend dans ses bras, tente de la rassurer et l'éloigne rapidement des dernières fumées blanchâtres. Les exemples de « dommages collatéraux » dans l'usage de grenades lacrymogènes ces deux dernières années, dont certains de la plus grande gravité, sont légion en France. Il est impossible d'évaluer le nombre de personnes exposées à ces gaz, qu'il s'agisse des participants à un rassemblement illégal, de ceux qui exercent l'un de leur droit fondamental à manifester sans excès ou des « badauds » pris au piège des hasards d'un affrontement entre forces de l'ordre et manifestants, jusqu'à ces enfants innocents. Avec cinquante ans d'utilisation derrière lui, plusieurs drames récents qui lui sont directement liés et un stock d'images sur les réseaux sociaux de manifestants, parfois de badauds, piégés dans ses fumées blanchâtres, on pourrait imaginer qu'une documentation scientifique complète consacrée aux effets du gaz lacrymogène est accessible. Jusqu'ici rien n'était véritablement documenté en France sur le sujet. Aussi, le rapport intitulé « Le Gaz lacrymogène CS - effets toxiques ? » de Samuel Alexander et André Picot publié en juin 2020 par l'association toxicologie-chimie vient combler cet étonnant vide et pose des questions de santé publique majeures. Les effets biologiques à court et long termes sont nombreux. Au 21ème siècle, dans un pays comme la France, il lui demande si le simple fait que des enfants puissent être exposés à des gaz lacrymogènes à la toxicité démontrée n'est pas suffisant pour les interdire. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Corollaire de la liberté d'expression, le droit de manifester est une liberté garantie par la Constitution. Les forces de l'ordre concourent au libre exercice de ce droit en déployant des services d'ordre qui ont pour but d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Dans un Etat de droit, il est impératif que le recours à la contrainte et aux armes soit gradué et proportionné et s'exerce dans le respect du droit. C'est pour répondre à ces exigences que les forces de l'ordre disposent d'une législation et d'une gamme de techniques et de moyens pour préserver ou rétablir l'ordre public, assurer la sécurité des personnes et des biens ou faire face aux menaces auxquelles elles sont exposées. Le niveau d'exercice de la contrainte prend en compte les situations particulières et se traduit par la mise en œuvre de la force physique, l'emploi d'armes de force intermédiaire et, en dernier lieu, le recours à des armes à feu. Les armes de force intermédiaire permettent de faire face à des situations dégradées pour lesquelles la coercition physique est souvent insuffisante mais qui nécessitent une riposte immédiate, notamment pour faire face à des groupes armés ou violents. Dans bien des situations, elles évitent le recours aux armes létales et abaissent le niveau de risque, tant pour l'intégrité physique des personnes ciblées que pour celle des tiers ou des forces de l'ordre. Le code de la sécurité intérieure liste de manière exhaustive ces armements et définit les conditions dans lesquelles ils peuvent être utilisés. Il en est ainsi, par exemple, des moyens lacrymogènes (diffuseur, grenade lacrymogène et fumigène, etc.). Leur emploi permet en particulier d'éviter, lors de mouvements de foule ou lorsque les forces de l'ordre sont prises à partie par des groupes violents, les risques inhérents à des contacts physiques directs ou l'usage d'autres moyens présentant plus de risques. Il permet la dispersion de foules et d'éviter l'enfoncement ou le contournement des dispositifs de sécurité. Il peut aussi viser à la neutralisation d'une personne menaçante ou dangereuse pour elle-même ou pour autrui. L'emploi de moyens lacrymogènes relève du cadre légal d'emploi de la force. A ce titre, il n'est possible que lorsque les conditions requises par la loi l'autorisent et répond aux critères de nécessité, de proportionnalité et de gradation. L'emploi de certains moyens lacrymogènes répond en outre à des règles supplémentaires spécifiques particulièrement strictes (emploi uniquement sur ordre hiérarchique, nécessité de disposer d'une habilitation individuelle obtenue après une formation et avec le suivi d'une formation continue, etc.). L'usage des grenades de ce type n'intervient qu'après un ordre de dispersion et trois sommations qui annoncent l'usage de la force (sauf en cas de violences ou de voies de fait exercées contre les forces de l'ordre). Si une exposition résiduelle au produit lacrymogène peut être subie par des manifestants qui quittent la zone où elles sont lancées, ceux qui se maintiennent délibérément sur place sont auteurs, *a minima*, du délit prévu à l'article 431-4 du code pénal. Aussi, si l'effet d'une grenade lacrymogène peut toucher de manière indifférenciée un groupe de manifestants, ceux-ci ont pour point commun d'avoir voulu s'inscrire et se maintenir dans l'illégalité. S'agissant des produits eux-mêmes, communément appelés « gaz lacrymogènes », ils ne sont en fait ni gaz, ni agents incapacitants. En ce qui concerne leur éventuelle toxicité, parmi les policiers chargés du maintien de l'ordre, qui sont régulièrement soumis à une exposition à des produits lacrymogènes, la médecine de prévention du ministère n'a eu à connaître d'aucune remontée significative qui pourrait évoquer un lien direct entre, d'une part, l'exposition au CS (produit de synthèse chimique - ortho-chlorobenzylidène malononitrile - de faible toxicité, qui constitue la molécule active) et, d'autre part, certaines pathologies chroniques ou évolutives possibles

(pathologies respiratoires, ophtalmologiques, etc.). Les effets recherchés ont une incidence sur les yeux, les poumons et la peau mais sont réversibles. Les effets du CS ont une durée brève, conséquence d'une exposition aigüe généralement bénigne, mais liée à la dose et à la durée d'exposition. Les symptômes observés habituellement sont dus à une telle exposition aiguë. L'exposition aigüe n'implique généralement pas d'effet à long terme : l'effet irritant disparaît rapidement (15 à 30 minutes) après « décontamination » (à grande eau et éviction du produit). Les éventuels effets secondaires disparaissent généralement dans la journée. Les irritations sont les plus fréquentes et se manifestent sur l'œil, la peau, le tractus respiratoire. Peuvent s'y ajouter des troubles digestifs et des céphalées. Des phénomènes allergiques peuvent également survenir. Il convient de souligner que ces produits sont acquis par les forces de l'ordre en tenant compte de la composition (excipients et produits solvants) et du dosage des composants. Comme rappelé plus haut, leur usage obéit par ailleurs à des règles de droit et conditions d'emploi strictes (emploi très encadré en milieu fermé par ex.). Toutes les précautions sont donc prises pour limiter les risques, tant pour les utilisateurs que pour les manifestants. Il convient enfin de souligner que la molécule active des produits employés dans d'autres pays (OC - mélange de capsaïcine, capsaïcinoides, diterpènes et autres substances, PAVA - vanillylamide de l'acide pélargonique, etc.) n'est pas celle (CS) composant les moyens en dotation au sein des forces de l'ordre en France. S'agissant du rapport de l'association toxicologie-chimie, il ne s'agit pas d'une étude scientifique de recherche sur les effets du CS : O-chlorobenzylidène malononitrile sur l'homme, mais d'un document qui agrège des données issues de différents horizons bibliographiques. Il n'y figure aucun élément qui ne soit déjà connu. Ce document, clairement à charge, débute par un catalogue des agents chimiques (de guerre, dont l'ypérite, etc.), au sein duquel figure le CS sans que ne soit précisé que les agents anti-émeute ne sont en aucun cas des agents incapacitants ni des gaz (ainsi que rappelé plus haut). Les aérosols cités ne sont en outre pas utilisés par les forces de l'ordre françaises. Le gaz lacrymogène CN (chloroacétophénone) n'est plus employé et le MIBK (solvant) n'entre pas dans la composition des aérosols CS utilisés par nos forces de police et de gendarmerie. Par ailleurs, lorsque ce document évoque les lésions provoquées par le CS, il n'apporte aucune précision sur les concentrations du principe actif du produit concerné (concentrations pourtant essentielles) et fait référence à des constatations après utilisation en milieu clos. Par ailleurs, aucun élément comparatif n'est abordé, notamment sur la concentration létale des produits, la dose efficace, les excipients. Sans surprise, l'accent est mis sur le risque lié au cyanure, qui est un des produits de métabolisation du CS, mis en avant pour avoir été retrouvé dans le sang de manifestants (fumeurs ?) lors de manifestations du mouvement dit des « gilets jaunes ». Or, s'il est établi que le cyanure peut être nocif, les concentrations sont un élément indispensable à prendre en compte. Un article des *Annales de toxicologie analytique* (« Cyanures et thiocyanates en toxicologie hospitalière », vol. XII, n° 2, 2000) montre ainsi que le niveau de thiocyanates habituel chez un fumeur est de 20 mg/ l dans le sang. Trouver 15,9 mg/l dans le sang, comme ce fut le cas lors de manifestations, n'a donc rien d'étonnant. Par ailleurs, les prélèvements nécessaires au dosage du cyanure doivent respecter un protocole rigoureux. Par ailleurs, si la littérature scientifique est relativement rare sur le sujet, d'autres études méritent cependant d'être prises en compte, notamment l'article « Effects of tear gases on the eye » dans la *Survey of Ophthalmology (vol. 61, 2016)* ou l'étude *« Riot Control Agents - Exposure and Treatment »* de M. F. Dorandeu (pharmacien, chef des services, professeur agrégé du Val-de-Grâce, titulaire de la chaire de recherche appliquée aux armées, conseiller technique de la directrice centrale du service de santé des armées pour les questions de défense médicale contre les risques chimique) présentée au 36e congrès de la *European Association of Poisons Centres and Clinical Toxicologists*, à Madrid le 26 mai 2016. En employant des moyens lacrymogènes comme en toute autre circonstance, les forces de l'ordre interviennent dans le respect du droit, notamment des dispositions du code pénal et du code de la sécurité intérieure relatives au délit d'attroupement et à l'emploi de la force pour le maintien de l'ordre. Leurs actions sont soumises au contrôle de l'autorité judiciaire et de différentes autorités administratives indépendantes. Si des comportements inappropriés sont relevés, ils donnent systématiquement lieu à des suites administratives, voire judiciaires. Les forces de l'ordre, qui sont fréquemment prises à partie et victimes de violences dans le cadre de débordements qui surviennent en marge de certaines manifestations, interviennent toujours avec professionnalisme, sang-froid et discernement. Dans des situations fréquemment difficiles, face à des enjeux multiples, les policiers et les gendarmes ont à cœur de mener à bien leur difficile mission dans le respect des personnes et avec pour souci constant la garantie de l'ordre public républicain. Il convient enfin de souligner que, pour tenir compte des nouveaux enjeux de l'ordre public, qui résultent de la violence croissante observée depuis plusieurs années dans les manifestations mais aussi des exigences accrues de communication, le ministre de l'intérieur a présenté le 11 septembre un nouveau schéma national du maintien de l'ordre. Ce schéma développe une doctrine protectrice pour les manifestants et ferme avec les auteurs de violences. Il réaffirme la priorité à l'intervention face aux auteurs de violences (notamment grâce aux armes de force intermédiaire). Mais il renforce également les conditions de la légitimité de l'action de l'Etat et les garanties du libre exercice du droit de manifester en dynamisant et modernisant les actions de communication et de prévention des tensions. Il doit par ailleurs être souligné que cette

nouvelle doctrine pérennise le retrait décidé en janvier 2020 des grenades lacrymogènes instantanées modèle F4, à caractère explosif en raison de leur teneur en tolite, et qui avaient un triple effet lacrymogène, assourdissant et de souffle. Elles sont désormais remplacées par la GM2L (la composition explosive que l'on trouvait dans la GLI F4 est dans cette munition remplacée par une simple composition pyrotechnique).

Sécurité des biens et des personnes

Délits des mineurs non accompagnés

32010. – 1er septembre 2020. – **Mme Sandra Boëlle** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la recrudescence des délits en tout genre occasionnés par des mineurs dits « non accompagnés ». Dans le 16eme arrondissement de Paris, nombreux sont les restaurants et commerces qui ont subi des vols, souvent la nuit par effraction. À cela s'ajoute une recrudescence de vols à l'arraché et de cambriolages. Quand ces mineurs sont interpellés par les forces de l'ordre, on constate hélas qu'ils sont le plus souvent remis en liberté sans aucune peine. Les commerçants et les habitants du 16ème arrondissement manifestent une inquiétude croissante face à ce phénomène d'insécurité grandissante, renforcée par la perception d'une impunité généralisée. En effet, l'impunité de ces mineurs les encourage à récidiver, d'où une exaspération de commerçants impuissants face à ce problème qui devient maintenant un phénomène ordinaire de la vie de l'arrondissement. En conséquence, elle lui demande quelles sont les actions qu'il va mettre en place afin de faire cesser les vols et délits commis par ces mineurs.

Réponse. – A Paris, des mineurs, essentiellement originaires des pays du Maghreb, parfois très jeunes, sans travail ni domicile fixe, ont pour habitude de dormir dans des squats ou des hôtels très bon marché et refusent toute proposition de mise à l'abri et de protection. Face à la persistance de ce phénomène, liée principalement aux incertitudes d'identité et d'âge, un protocole a été mis en place depuis le mois d'octobre 2019 entre la France et les pays du Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie) afin de permettre l'identification formelle (photo et empreintes) des mineurs étrangers, auteurs d'infractions, se déclarant ressortissants de ces pays. A ce jour, 283 demandes d'identification ont été envoyées aux pays concernés. Ce dispositif pourrait être prochainement étendu aux mineurs délinquants isolés se prétendant originaires de Roumanie et de Bulgarie. Après recherches effectuées auprès des pays voisins européens, il apparaît que des mineurs de nationalité marocaine avaient dénoncé une exploitation par un réseau criminel en France, et notamment à Paris, aux fins de commettre des vols et du trafic de produits stupéfiants. La brigade de protection des mineurs de la direction régionale de la police judiciaire de la préfecture de police a été saisie de plusieurs dossiers dans lesquels des mineurs apparaissent comme victimes de réseau de proxénètes ou contraints à commettre des vols ou à se livrer au trafic de produits stupéfiants.

JUSTICE

Presse et livres

Justice et liberté de la presse - CEDH et loi de 1881

31835. – 11 août 2020. – **Mme Émilie Cariou** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur le soutien de son ministère à l'indépendance des journalistes, en particulier à l'occasion de mises en cause judiciaires en France et à l'étranger. Depuis le début du quinquennat, le Parlement a été amené à intervenir sur la conciliation entre liberté de la presse, confidentialité et intérêts le cas échéant légitimes des personnes et entreprises, soutenant que les juridictions pénales, civiles et administratives s'en fassent concrètement l'écho. À l'occasion du récent classement de la liberté de la presse délivré par l'ONG Reporters sans frontières d'avril 2020, la France a perdu 2 places, passant de la 32ème à la 34ème place. Les difficultés pour partie inévitables de couverture des mouvements sociaux débutés à l'automne 2018 ont mené l'ONG à ainsi dégrader l'évaluation de la situation française. Avec la montée d'autoritarismes dans d'autres pays et la crise sanitaire et économique, sauvegarder la réalité de la protection concrète des journalistes et des entreprises de presse est essentiel. Le ministère de la justice conserve une position éminente pour veiller au respect effectif de la liberté d'informer devant les juridictions et par les services investis de prérogatives de police judiciaire. La loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse et les engagements européens doivent être totalement et intégralement respectés. Ce sont là des trésors de l'héritage républicain et européen à jalousement défendre, qui plus est aussi pour le ministère en charge *in fine* de la conciliation des libertés qu'est celui de la justice. Les nécessités de l'ordre public ne sauraient porter d'atteinte substantielle aux libertés protégeant l'action indépendante des journalistes, de la presse traditionnelle et de l'audiovisuel comme des *pure players* numériques, face aux groupes privés mais aussi face aux autorités publiques, le cas échéant étrangères. Elle l'interroge sur les points suivants. Premièrement, de façon générale, quelles sont ses positions sur les

différentes positions d'organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, concernant la liberté de la presse en France ? Deuxièmement, quelles sont les réponses que le ministre apporte aux atteintes aux principes de liberté et d'indépendance de la presse dans son expression publique ainsi, le cas échéant, que les politiques publiques par lui dirigées qui en ont découlé, en lien avec les autorités de police investies de prérogatives de police judiciaire ? Troisièmement, quelle est la position du ministère en particulier sur les différentes convocations et auditions de certains journalistes menées par différents services de police (article 61-1 du code de procédure pénale), notamment sur des enquêtes concernant le Yémen ou récemment celle d'une journaliste de Médiapart, selon l'AFP du 27 mai 2020, convoquée pour une audition par un service de police sur le motif allégué de recel de violation de secret professionnel ? Quatrièmement, d'après Mme la députée, la répétition de ces sollicitations contraignantes pour les journalistes d'investigation pose la question de leur compatibilité avec le droit de la presse nationale et la Convention européenne des droits de l'homme, son article 10 et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, protectrices des sources journalistiques. Elle souhaite connaître son avis sur ce sujet et les risques éventuels pesant sur l'impartialité réelle ou apparente pour l'État de droit, et la crédibilité de la France avec ses partenaires notamment européens.

Réponse. – La liberté de la presse qui constitue l'une des garanties d'un Etat de droit et démocratique est une préoccupation majeure pour le ministère de la justice qui a pu rappeler à plusieurs reprises aux procureurs, et notamment à travers les actualisations régulières du guide sur la presse ou sa dernière circulaire du 4 avril 2019 relative à la lutte contre les discriminations et les comportements haineux, les dispositions spécifiques qui y étaient attachées. Régulièrement sollicité par les organismes internationaux, et notamment par la Plateforme pour la sécurité des journalistes du Conseil de l'Europe ou encore par Amnesty International, le ministère de la justice produit de manière diligente, lors d'entretiens ou par écrit, des éléments de réponse circonstanciés qui font ensuite l'objet de publications. L'action du ministère de la justice pour garantir la liberté de la presse s'inscrit dans le cadre légal. La liberté de la presse est à la fois la liberté de mise à disposition des informations et la liberté d'accéder à ces informations. Pour préserver ces libertés, le législateur a choisi d'encadrer et limiter la répression, en réservant aux infractions de presse un régime propre qui s'articule autour de quatre grandes spécificités : un régime de la presse écrite exempt de tout contrôle préalable ; la définition de diverses infractions visant à instituer un équilibre entre la liberté d'expression et la protection des personnes ; l'établissement d'un régime de responsabilité pénale spécifique ; la mise en place d'un régime procédural particulier. La liberté de la presse suppose également la possibilité pour les journalistes de protéger leurs sources afin de permettre un exercice libre des activités de presse. La loi du 4 janvier 2010 relative à la protection du secret des sources des journalistes consacre le principe de protection du secret des sources journalistiques à l'article 2 de la loi du 29 juillet 1881. Si ce principe est essentiel, il n'a cependant pas valeur absolue puisque des atteintes peuvent être exercées, à condition qu'elles obéissent à « un impératif prépondérant d'intérêt public (…) et si les mesures envisagées sont strictement nécessaires et proportionnées au but légitime poursuivi. Cette atteinte ne peut en aucun cas consister en une obligation pour le journaliste de révéler ses sources » (article 2, al. 3). Selon les dispositions du code de procédure pénale, un journaliste a en effet la possibilité de ne pas témoigner ou de ne pas satisfaire à une réquisition judiciaire (art. 109 al. 2. CPP ; art. 437 CPP) et « à peine de nullité, ne peuvent être transcrites les correspondances avec un journaliste permettant d'identifier une source en violation de l'article 2 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse » (art. 100-5 dernier al.CPP). Le ministère de la justice n'a pas vocation à intervenir dans les procédures individuelles. Il ne lui appartient pas davantage de commenter des actes d'enquête qui s'inscrivent dans le cadre légal susmentionné. Il doit à ce titre être rappelé que si le journaliste ne peut être tenu de dévoiler ses sources, les enquêteurs ont juridiquement la possibilité de les identifier par leurs propres investigations. Ces procédures ne peuvent être considérées comme un obstacle à la liberté de la presse puisqu'elles s'inscrivent dans les limitations autorisées par le législateur en cas de commission d'infraction.

Laïcité
Application des sanctions prévues au titre V de la loi du 9 décembre 1905

32780. – 6 octobre 2020. – **M. Éric Diard** interroge **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'application du titre V de la loi du 9 décembre 1905. Il souhaiterait connaître précisément, pour chaque année depuis ces cinq dernières années, le nombre de contrevenants aux articles 34 et 35 de la loi de séparation des Églises et de l'État, la nature des contraventions constatées ainsi que le nombre et la nature des condamnations qui ont été prononcées en conséquence.

Réponse. – Les articles 34 et 35 de la loi de 1905 définissent et répriment les délits d'« outrage ou diffamation par un ministre du culte envers un citoyen chargé d'un service public » (article 34) et de « provocation par ministre du

culte à la résistance à l'exécution des lois ou actes de l'autorité publique » (article 35). Les condamnations figurant au casier judiciaire national disponibles à ce jour sont celles prononcées jusqu'en 2018. Aucune condamnation du chef d'outrage ou diffamation par un ministre du culte envers un citoyen chargé d'un service public n'a été enregistrée au casier judiciaire national depuis 2000. Trois condamnations du chef de provocation par ministre du culte à la résistance à l'exécution des lois ou à des actes de l'autorité publique ont été prononcées en 2004, 2007 et 2011. Parmi ces condamnations, deux d'entre elles ont été prononcées à titre d'infraction principale, i.e. lorsqu'une condamnation vise plusieurs infractions, l'infraction principale est la plus grave selon l'ordre défini par le code pénal (crimes, délits, contraventions), puis selon la peine encourue. Cette caractéristique permet notamment de déterminer la nature des peines prononcées pour les infractions recherchées, dans la mesure où aucune autre infraction d'une gravité supérieure n'est jugée concomitamment. En 2007, une peine de deux mois d'emprisonnement avec sursis a été prononcée. En 2011, la condamnation a fait l'objet d'une mesure alternative à l'emprisonnement (annulation du permis de conduire).

LOGEMENT

Logement : aides et prêts
Baisse programmée des allocations d'aides au logement en outre-mer

368. – 1er août 2017. – **M. David Lorion*** attire l'attention de **Mme la ministre des outre-mer** sur la baisse programmée par le Gouvernement de 5 euros de certaines aides au logement à partir d'octobre 2017. Cette décision aura des conséquences importantes pour la France ultramarine, notamment pour les habitants de l'île de La Réunion dont beaucoup vivent sous le seuil de pauvreté. Certes, dans les départements ultramarins l'aide personnalisée au logement (APL) n'existe pas. En revanche, il existe deux autres allocations dont l'ALS et l'ALF qui semblent concernées par cette réduction. 114 314 foyers réunionnais (65 475 pour l'ALS et 48 839 pour l'ALF) seraient dès lors touchés. Actuellement, un allocataire de l'île bénéficiaire d'une de ces deux allocations touche en moyenne 3 460 euros par an (soit 288 euros par mois). Avec cette baisse, l'État économiserait quelque 6,8 millions d'euros. En revanche, une diminution de 5 euros, soit 60 euros par an, amputerait une partie du pouvoir d'achat des allocataires bien souvent en situation précaire. Quant aux étudiants réunionnais, ils verraient une baisse de leur budget déjà très faible. Il lui demande quelle initiative elle compte prendre pour que La Réunion et plus largement les territoires ultramarins soient exclus de cette réforme fragilisant un peu plus une grande partie des populations locales. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Logement
Baisse APL à la rentrée 2017

563. – 8 août 2017. – **M. Julien Dive*** alerte **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la baisse prévue du montant de l'aide personnalisée au logement à partir d'octobre 2017. Aujourd'hui, ce sont près de 800 000 étudiants qui profitent de ce dispositif tous les ans. Frais de scolarité, alimentation, transport, logement : les postes de dépenses sont multiples pour cette population à faibles revenus, et c'est pourquoi la moitié des futurs diplômés travaillent en parallèle de leurs études. L'APL représente une aide indispensable pour certains et sa diminution mensuelle de cinq euros serait un coup de canif pour les plus modestes. La diminution de l'APL, dans les faits, pèsera lourd sur le budget quotidien d'un grand nombre d'étudiants, ce qui menace directement la réussite des plus fragilisés. Il lui demande de revenir sur cette diminution afin de ne pas mettre en péril la scolarité de milliers d'étudiants. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Logement : aides et prêts
Baisse du montant de l'aide personnalisée au logement (APL)

810. – 29 août 2017. – **M. Pierre Cordier*** appelle l'attention de M. le ministre de l'action et des comptes publics sur la baisse annoncée du montant de l'aide personnalisée au logement (APL) à partir d'octobre 2017. Aujourd'hui, ce sont près de 800 000 étudiants qui bénéficient de ce dispositif tous les ans. Frais de scolarité, transport, alimentation, logement… les dépenses sont lourdes pour les étudiants alors que 50 % travaillent en parallèle pour financer leurs études. L'APL représente une aide indispensable pour certains et sa diminution mensuelle, même de cinq euros, aura un réel impact sur le budget quotidien des étudiants les plus modestes. Il lui demande par conséquent de revenir sur cette annonce afin de ne pas mettre en péril la scolarité de milliers d'étudiants. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Logement : aides et prêts

Annonce de la baisse des aides personnalisées au logement

1626. – 3 octobre 2017. – **M. Martial Saddier*** attire l'attention de **M. le ministre de la cohésion des territoires** sur l'annonce de la baisse des aides personnalisées au logement (APL). En effet, le Gouvernement a annoncé une baisse de 5 euros des APL pour tous les bénéficiaires à compter du 1er octobre 2017. Cette mesure impactera nécessairement les 6,5 millions de ménages modestes dont 800 000 étudiants qui verront leur budget quotidien fortement touché. C'est pourquoi il lui demande de revenir sur cette annonce. Il souhaite également savoir si les personnes handicapées et celles bénéficiaires de l'allocation adulte handicapée sont concernées par la baisse de 5 euros des APL. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi de finances initiale pour 2017, préparée et votée par la précédente majorité, ne prévoyait pas un budget suffisant pour les allocations logements (APL). La nouvelle majorité a ainsi été amenée à prendre rapidement une mesure de gestion permettant d'équilibrer les comptes du Fonds national des aides au logement (FNAL) qui finance les APL. Il a ainsi été décidé une diminution de 5 euros du montant des APL pour tous les allocataires. Le Gouvernement a alors souhaité engager des évolutions structurelles dans le calcul des aides au logement, afin de leur assurer un financement pérenne. Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2018, le Gouvernement a donc introduit le dispositif de réduction de loyer de solidarité (RLS) qui permet de diminuer le montant des APL versés aux allocataires du parc social sans réduire leur pouvoir d'achat, puisque la réduction de loyer est légèrement supérieure à la réduction d'APL. De plus, à compter du 1er janvier 2021, le calcul et le versement des APL se fera "en temps réel" sur la base des ressources actuelles, et non plus celles touchées deux ans auparavant. Il s'agit d'une réforme de justice sociale, qui permet également de moderniser l'action publique, de la rendre plus efficace et de faciliter l'accès aux droits en s'adaptant à la situation actuelle réelle des ménages. Cette réforme aura un effet protecteur en cette période de crise sanitaire et économique. Elle permettra aux ménages dont les ressources ont diminué de voir leur niveau d'APL augmenter dès 2021. Par ailleurs, il convient de noter que la situation des étudiants et des personnes handicapées sera inchangée, voire parfois améliorée, dans le cadre de cette réforme.

Politique sociale

Report et étalement des dépenses d'eau et d'énergie pour les familles modestes

28148. – 7 avril 2020. – **M. Stéphane Peu*** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation de nombreuses familles modestes touchées par les baisses de revenus, liées notamment au chômage partiel qui ampute leur revenu de 16 %, et les conséquences qui pèsent sur leur vie quotidienne. En effet, ces familles font face à des dépenses contraintes qui ne se voient ni réduites ni différées. Celles-ci concernent bien sûr les loyers mais également les dépenses énergétiques (gaz, électricité) ou encore les factures d'eau. Au nom de l'effort national de solidarité pour atténuer les conséquences de la crise sanitaire, l'article 7 de la loi portant urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 votée en urgence dispose que les petites entreprises impactées peuvent demander les reports de loyers, de factures d'eau et d'énergie. Une ordonnance a depuis été adoptée par le Gouvernement pour assurer l'application de ces dispositions. S'il est clair que nombre de petites entreprises et d'auto-entrepreneurs font, pour certains, face à de graves difficultés dans cette période, de nombreux ménages connaissent également ou vont connaître, dans les prochaines semaines, d'importantes difficultés pour honorer le paiement de ces mêmes dépenses auxquelles ils ne peuvent se soustraire. Cette inégalité de traitement dans l'effort de solidarité nationale doit être corrigée. M. le député demande que les ménages aux ressources modestes (selon le barème de plafond de ressource défini par l'ANAH) et dont les revenus sont directement affectés, notamment en raison du chômage partiel (ou du chômage tout court), puissent également bénéficier, de la part des fournisseurs d'eau et d'énergie, de reports et d'étalements de paiement de ces factures, sur une durée minimale d'un an, sans pénalités ou réduction de service. Il souhaite connaître sa position sur ce sujet. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Politique sociale

Report et étalement des factures d'eau et d'énergie pour les familles modestes

28149. – 7 avril 2020. – **M. Hubert Wulfranc*** interroge **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation de nombreuses familles modestes touchées par les baisses de revenus liées en particulier au chômage partiel qui ampute 16 % de leur revenu, hors situation des salariés payés au SMIC ou en formation si celle-ci est maintenue. Au 29 mars 2020, 2,2 millions de salariés étaient déjà en chômage partiel, un chiffre encore appelé à

augmenter ces prochaines semaines en raison des ruptures d'approvisionnements et du tarissement des carnets de commandes à venir du fait des mesures de confinement. Les familles des salariés indemnisés au titre du chômage partiel font toujours face à des dépenses contraintes qui ne se verront ni réduites, ni différées, notamment les loyers pour les locataires ou les mensualités de remboursement d'emprunt pour les accédants à la propriété, ainsi que les dépenses énergétiques (gaz, électricité, fuel domestique…) ou encore les factures d'eau. À l'initiative du Gouvernement, le Parlement a adopté la loi d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, dont l'article 11 dispose que les petites entreprises impactées par la crise du covid-19 pourront demander des reports de loyers, de factures d'eau et d'énergie. Cette disposition a depuis été complétée par une ordonnance adoptée par le Gouvernement pour en assurer l'application. À l'instar de nombreuses petites entreprises et d'autoentrepreneurs qui font face à de graves difficultés dans cette période, de nombreux ménages connaissent ou vont connaître prochainement d'importantes difficultés pour honorer le paiement de ces mêmes dépenses auxquelles ils ne peuvent se soustraire, et ce d'autant plus que nombre d'entre eux ont également des enfants confinés à domicile qui, jusqu'à présent, bénéficiaient de tarifs de restauration scolaire attractifs. C'est pourquoi il lui demande s'il est envisageable que les ménages aux ressources modestes, selon le barème de plafond de ressources défini par l'Agence nationale de l'habitat (19 074 euros pour une personne vivant seule en province), et dont les revenus sont directement affectés en raison d'un récent licenciement ou du chômage partiel, puissent également bénéficier, de la part des fournisseurs d'eau et d'énergie, de reports et d'étalements de paiement de ces factures sur une durée minimale d'un an, sans préjudice de pénalités financières ou de réduction de service. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement a pris plusieurs mesures pour accompagner les ménages les plus en difficultés afin d'accompagner les particuliers dans le contexte du confinement imposé par l'état d'urgence sanitaire. En premier lieu, l'ordonnance n° 2020-331 du 25 mars 2020 a prolongé la trêve hivernale engagée au 1er novembre 2019 jusqu'au 10 juillet inclus. Cette trêve hivernale a protégé les particuliers puisque, durant cette période, les règles prévues par l'article L.115-3 du Code de l'action sociale et des familles s'appliquent et les fournisseurs d'électricité, de chaleur, de gaz ne peuvent procéder, dans une résidence principale, à l'interruption de fourniture, au motif d'un impayé. Les fournisseurs d'électricité peuvent cependant faire procéder à des réductions de puissance en cas d'impayés, sauf pour les clients bénéficiant du chèque énergie. Par ailleurs à l'issue de cette trêve hivernale, il convient de rappeler que d'autres protections s'appliquent aux ménages en difficulté de paiement, puisque les pratiques des fournisseurs sont très encadrées avant toute coupure. En effet, l'annonce d'une possible coupure ou d'une réduction de puissance déclenche un processus d'évaluation de la situation du client, d'orientation vers les différentes aides disponibles, et d'étalement des paiements : en ce sens, elle fait office de signal d'alerte et permet de déclencher un processus d'accompagnement pour aider le consommateur en difficulté. Deuxièmement, afin d'aider les ménages à payer leurs factures d'énergie pour le logement, l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 a prolongé la durée de validité des chèques énergie issus de la campagne 2019 jusqu'au 23 septembre 2020 inclus. En outre, et dans le contexte d'état d'urgence sanitaire, le lancement de la campagne 2020 du chèque énergie a par ailleurs été maintenu (les envois des chèques s'effectuant sur les mois d'avril et de mai), afin que les 5,5 millions de bénéficiaires pour cette année puissent utiliser rapidement leur chèque énergie. Ces chèques, d'un montant moyen de 150 €, et pouvant atteindre jusqu'à 277 € selon les revenus et la composition du ménage concerné, ont été envoyés aux foyers concernés d'avril à mai. En dehors du strict périmètre des mesures relatives au secteur énergétique, une aide exceptionnelle de solidarité a été établie en mars 2020 pour les personnes précaires et les familles précaires et modestes : versée automatiquement par les CAF dès le 15 mai, elle est de 150 € par ménage éligible au RSA et à l'allocation de solidarité spécifique (ASS), et a été complétée de 100 € supplémentaires par enfant pour les bénéficiaires de l'ASS, du RSA et des APL. Plus de 4 millions de familles modestes bénéficient de cette aide. Enfin, à la suite des annonces du Président de la République du 14 octobre 2020, relatives à la recrudescence du Covid19 et au couvre-feu, il a été décidé de verser une aide identique d'ici la fin de l'année.

OUTRE-MER

Outre-mer
Reconnaissance publique des « enfants de la Creuse »

30984. – 7 juillet 2020. – **M. Jacques Marilossian** interroge **Mme la ministre des outre-mer** sur la demande de reconnaissance publique des « enfants de la Creuse ». Plusieurs associations et des citoyens ont interpellé les pouvoirs publics et la représentation nationale sur les préoccupations concernant la situation des enfants réunionnais déracinés et exilés en métropole entre 1963 et 1982. Dans une réponse écrite du 7 novembre 2017 à

l'une de ces associations, le Président de la République a reconnu que « cette politique était une faute car elle a aggravé dans bien des cas la détresse des enfants qu'elle souhaitait aider ». Dans un rapport qui a été remis à Mme la ministre en 2018 par une commission temporaire d'information et de recherche historique, plusieurs recommandations ont été formulées pour une reconnaissance symbolique et matérielle pour les citoyens concernés par ce drame. Depuis février 2017, l'État a répondu à plusieurs attentes, notamment en finançant un déplacement à La Réunion pour celles et ceux qui ont souhaité retrouver leurs racines. En avril 2017, une convention a été signée par l'État pour une prise en charge psychologique de ces personnes et de leurs proches. Ces mesures concrètes sont à saluer et doivent être soutenues. Aujourd'hui, les associations et les citoyens concernés par ce drame historique souhaitent que l'État applique plus largement les recommandations préconisées par le rapport de 2018. La mise en place d'une nouvelle commission concernant cet épisode de l'histoire nationale est également très attendue. Il souhaite connaître ainsi les nouvelles pistes de travail du Gouvernement afin de répondre à cette demande de reconnaissance publique des « enfants de la Creuse » par l'État.

Réponse. – Le 7 novembre 2017, le Président de la République a affirmé que « cette politique était une faute ayant aggravé dans bien des cas la détresse des enfants qu'elle souhaitait aider ». Le 10 avril 2018, les membres de la commission de recherche ont remis un rapport de 700 pages, comportant des préconisations. Le ministère des Outre-mer a réalisé une concertation avec les associations représentatives des « enfants de la Creuse » afin de définir celles qui étaient les plus emblématiques. Parmi ces recommandations, plusieurs sont d'ores et déjà mises en œuvre : - un accès au dossier possible auprès du service de l'aide sociale à l'enfance du département de La Réunion ; - un dispositif voyage-hébergement-restauration de l'Hexagone vers La Réunion dont les ex-mineurs peuvent bénéficier tous les 3 ans ; - une liste, constituée par les chercheurs de la commission de recherche historique, conservée par la direction générale des outre-mer et dont les éléments sont rendus accessibles à toute personne demandant communication de ses données personnelles. Des réunions périodiques avec les présidents des associations des « enfants réunionnais dits de la Creuse » permettent d'assurer le suivi des mesures et d'examiner les demandes d'évolution des dispositifs proposés. D'autres préconisations font l'objet d'une réflexion sur leurs modalités de mise en œuvre. Il s'agit, en particulier, des recommandations relatives à la mémoire et à l'enseignement : des discussions sont ainsi en cours avec ADP et les associations pour l'installation d'une plaque commémorative à l'aéroport d'Orly, lieu d'arrivée de tous les enfants. La création d'espaces mémoriels, l'un dans la Creuse, l'autre à La Réunion, font également l'objet de réflexion avec plusieurs élus locaux. Le projet éditorial d'une publication dans la collection nationale « Eclairer » du réseau Canopé a été validé. De nouvelles journées de formation « Regards croisés : l'histoire de la Réunion à travers la bande dessinée » sont programmées pour l'année scolaire 2020-2021. Un site internet destiné aux enseignants et recensant l'ensemble des sources sur la question a été ouvert et a été consulté plus de 17 000 fois. Enfin, un dispositif de suivi psychologique est en cours de construction et devrait être opérationnel en 2021.

PERSONNES HANDICAPÉES

Personnes handicapées
Encadrement des séjours individuels pour personne en situation de handicap.

15060. – 11 décembre 2018. – **M. Hubert Wulfranc** interroge Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur les normes encadrant l'offre de séjours individuels pour les personnes en situation de handicap. 12 millions de personnes présentent aujourd'hui un handicap en France, dont 1,5 million présentent un déficit visuel, 700 000 un handicap mental ou encore 850 000 personnes à mobilité réduite. Le droit aux vacances est particulièrement mis à mal pour ces personnes, tout d'abord, comme nombre de citoyens, à cause de l'insuffisance de leurs ressources ou encore, à l'insuffisance de l'offre de séjours adaptés à chaque situation de handicap. Le développement de l'offre de séjours pour les personnes en situation de handicap est donc un enjeu de société ainsi qu'un enjeu économique. Les séjours de groupes sont actuellement encadrés par l'article L. 412-2 du code du tourisme qui prévoit notamment que toute personne physique ou morale qui organise, en les réalisant ou en les faisant réaliser, des activités de vacances avec hébergement d'une durée supérieure à cinq jours destinées spécifiquement à des groupes constitués de personnes handicapées majeures doit bénéficier d'un agrément « Vacances adaptées organisées ». Cet agrément, dont les conditions sont fixées par décret au Conseil d'État, est accordé par le représentant de l'État dans la région. À l'inverse, les personnes physiques ou morales associatives ou lucratives, qui organisent des séjours individuels pour les personnes en situation de handicap ne sont pas soumises à des normes spécifiques contrairement aux organisateurs de séjours en groupe. Ainsi, les personnels encadrant ces séjours individuels ne sont pas tenus de présenter des qualifications particulières

liées à l'accompagnement des personnes handicapées. Cela n'est pas sans présenter des risques pour les personnes accueillies en séjour individuel. De même, l'absence de normes spécifiques pour l'organisation de séjour individuel pour les personnes en situation de handicap pénalise les acteurs qui souhaitent offrir les meilleures conditions d'accompagnement et de prises en charge, ceux-ci pouvant être concurrencés par des organisateurs de séjours pouvant actuellement employer du personnel non ou insuffisamment qualifié. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser si le Gouvernement entend renforcer l'encadrement de l'offre de séjours individuels pour les personnes en situation de handicap afin de leur garantir une prise en charge adaptée. Dans l'affirmative, il lui demande de lui préciser les contours que pourraient prendre cette législation. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – L'accès aux loisirs et aux vacances est un droit dont toute personne, quelle que soit sa situation, doit pouvoir bénéficier. L'accessibilité des séjours, dans toutes ses composantes, est un prérequis nécessaire pour rendre effectif ce droit des personnes en situation de handicap. L'offre de tourisme adapté s'est considérablement développée et diversifiée ces dernières années. Cette offre permet à la personne en situation de handicap de choisir le séjour le mieux adapté à ses besoins et à ses aspirations du moment, tant en termes d'accompagnement que de prestations proposées. Ainsi, une personne en situation de handicap désireuse de partir en vacances peut se tourner vers un séjour encadré tel que proposé par les « vacances adaptées organisées » (VAO) qui relèvent du code du tourisme et qui exigent des conditions minimales de santé, de sécurité et de bien-être des vacanciers. Organisées en groupes les plus homogènes possibles, les prestations doivent néanmoins s'attacher à promouvoir un accompagnement individualisé, tenant compte des envies et des besoins des vacanciers. D'autre part, l'accueil de répit se structure dans le cadre de l'évolution de l'offre d'accompagnement des personnes en situation de handicap et s'ouvre à l'organisation de séjours individuels ou en famille. Les conditions d'encadrement sont adaptées aux publics attendus dans le cadre des projets d'accueil de répit. Par ailleurs, ces dispositifs précités n'excluent pas pour la personne en situation de handicap le choix d'autres modes de vacances, en se reposant sur les obligations générales, qui existent sur tout lieu de séjour, de sécurité et de conformité des prestations à leur description. Dans ce cadre, différents labels, tels que « Handitourisme », et marques du tourisme telles que « Tourisme & Handicap » (5 000 établissements) ou « Destination Pour Tous » (3 territoires), peuvent apporter une garantie supplémentaire en permettant de valoriser une destination touristique tenant compte des situations de handicap et proposant des activités ou prestations touristiques répondant aux attentes et aux besoins des vacanciers et de leurs proches en matière de répit, de loisirs, de culture et d'accompagnement, notamment dans les aspects de la vie quotidienne et les déplacements.

Personnes handicapées
Conditions du bénéfice de l'AAH pour les personnes nées avant 1955

20566. – 18 juin 2019. – **Mme Émilie Chalas** interroge Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur les difficultés que rencontrent les personnes en situation de handicap, dont le taux d'incapacité est supérieur ou égal à 80 %, lorsqu'elles sollicitent auprès des caisses d'allocations familiales le maintien de leur allocation d'adulte handicapé (AAH) au-delà de l'âge légal de départ à la retraite. Elle lui rappelle que le décret n° 2017-122 du 1er février 2017 relatif à la réforme des minimas sociaux prévoit que, depuis le 1er janvier 2017, les bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé dont le taux est supérieur ou égal à 80 % n'ont plus l'obligation de faire valoir leurs droits à l'allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA). Elle souhaite l'interroger sur l'interprétation proposée par certaines caisses d'allocations familiales, selon laquelle seules les personnes ayant eu 62 ans depuis le 1er janvier 2017 n'auraient pas l'obligation de demander l'allocation de solidarité aux personnes âgées. Enfin, elle lui signale que de nombreux allocataires de l'allocation d'adulte handicapé nés avant 1955 refusent d'instruire une demande d'allocation de solidarité aux personnes âgées au motif que cette allocation est soumise au principe de récupération, contrairement à l'allocation d'adulte handicapé, ce qui n'est évidemment pas sans conséquence sur leur succession. Elle lui demande donc si elle entend apporter des précisions quant à la règle à appliquer pour les personnes nées avant 1955, bénéficiaires de l'allocation d'adulte handicapé et ayant un taux d'incapacité est supérieur ou égal à 80 %, qui demandent le maintien de cette même prestation et refusent l'allocation de solidarité aux personnes âgées. Elle souhaite également lui demander s'il est dans ses intentions de faire en sorte que toutes instructions soient données pour une application uniforme sur l'ensemble du territoire de la règle applicable en la matière. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Depuis 2017, l'article L. 821-1 du code de la sécurité sociale dispose que les bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés (AAH) qui présentent un taux d'incapacité supérieur à 80% et atteignent l'âge légal de la

retraite n'ont plus l'obligation de liquider leurs droits à l'allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA) et continuent de percevoir l'AAH. Cette faculté a été introduite par le VI de l'article 87 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017 qui précise en son C que seules les personnes atteignant l'âge légal de la retraite à compter du 1er janvier 2017 sont concernées par cette évolution. Pour les personnes ayant atteint l'âge légal de la retraite avant cette date, la non-rétroactivité de cette mesure les oblige à liquider leurs droits à l'ASPA. Toutefois, lorsque l'ASPA est d'un montant inférieur à celui de l'AAH, celle-ci s'ajoute, sous forme d'un différentiel, à la prestation sans que le total des deux avantages ne puisse excéder le montant de l'AAH. Par conséquent, le revenu des bénéficiaires de l'AAH atteignant l'âge légal de la retraite n'est pas affecté par cette évolution, qu'ils aient liquidé leur droit à pension avant ou après le 1er janvier 2017. Ces derniers relèvent à double titre des politiques de soutien au pouvoir d'achat des personnes handicapées et des politiques de solidarité aux personnes âgées. La distinction selon la date à laquelle la personne atteint l'âge légal de la retraite ne constitue pas une inégalité de traitement entre personnes, la réforme de 2017 étant intervenue uniquement dans un objectif de simplification des démarches des allocataires. L'articulation entre la liquidation des pensions de retraite et le bénéfice des minima sociaux a été améliorée, dans un souci de simplification des démarches de leurs bénéficiaires, à l'occasion du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2020, qui a été définitivement adopté par l'Assemblée nationale le 26 novembre 2019. L'article 53 de ce texte permet la liquidation automatique de la pension de retraite du bénéficiaire de l'AAH qui atteint l'âge légal de départ, sans démarche supplémentaire et sauf opposition de sa part. Cette disposition permettra d'éviter les ruptures de droit et de parcours au moment de la bascule à l'âge légal de la retraite pour les personnes en situation de handicap.

Professions et activités sociales
Pouvoir d'achat des aidants familiaux

20618. – 18 juin 2019. – **M. Régis Juanico** attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur le pouvoir d'achat des aidants familiaux. Lors de sa conférence de presse à l'issue du grand débat national, le Président de la République a souligné la nécessité de mieux reconnaître les aidants familiaux. À ce titre, la promulgation de la loi n° 2019-485 visant à favoriser la reconnaissance des proches aidants, le 22 mai 2019, en favorisant le recours au congé de proches aidants et en sécurisant leurs droits sociaux, était une étape nécessaire. L'activité des proches aidants est précieuse : la majorité d'entre eux prennent à leur charge les coûts et dépenses liés à la perte d'autonomie de leurs proches, et permettent ainsi à la société d'économiser pas moins de 11 milliards d'euros par an selon les données publiées par l'équipe du Laboratoire d'économie et de gestion des organisations de santé de l'université Paris-Dauphine dans le cadre de l'étude Share. Le dédommagement des aidants dans le cadre de la prestation de compensation du handicap (PCH) représente des montants relativement faibles en particulier si ceux-ci ne sont pas en activité professionnelle (3,80 euros contre 5,70 euros si ceux-ci doivent renoncer partiellement ou totalement à une activité professionnelle). Un autre levier peut être actionné pour améliorer le pouvoir d'achat des aidants, c'est celui de la fiscalité. En effet, les sommes perçues au titre du dédommagement des aidants sont imposables au titre des bénéfices non commerciaux, ce qui, pour les personnes ayant de faibles ressources, peut avoir des conséquences sur les calculs de leurs droits et peut entraîner un changement de tranche des personnes imposables. Dans le même temps, ces dédommagements sont assujettis aux cotisations sociales sur les revenus d'activité bien qu'un effort ait été consenti dans le cadre de l'adoption de l'article 8 de la loi n° 2017-1836 du 30 décembre 2017 de financement de la sécurité sociale pour 2018 pour pallier l'augmentation de la CSG en passant à un taux de 9,2 %. Le Gouvernement a annoncé une remise à plat de la PCH dans le cadre de la conférence nationale du handicap dont les conclusions sont attendues dans le courant du mois de juin 2019. Il souhaiterait donc savoir quelles mesures en faveur du pouvoir d'achat des aidants le Gouvernement envisage à cette occasion. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Près de 8,3 millions d'aidants accompagnent au quotidien un proche en situation de perte d'autonomie, de maladie ou de handicap, quel que soit son âge. Leur reconnaissance et leur soutien représentent une préoccupation croissante des pouvoirs publics, des associations et des acteurs de la protection sociale, qui ont développé depuis une vingtaine d'années différentes actions en direction des aidants : compensation de la perte de revenu liée à l'aide apportée, notamment sur la retraite ; création de congés permettant d'interrompre une activité professionnelle pour aider un proche ; dispositifs d'information, de formation, d'écoute, de conseil, de soutien psychologique ; mise en place de services de répit ou de relais, etc. L'année passée, le Premier ministre a inscrit la question des aidants de personnes âgées et de personnes handicapées dans la feuille de route de la ministre des Solidarités et de la Santé et de la secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées, afin de concevoir une stratégie globale de soutien aux aidants qui reconnaisse leur place dans l'accompagnement des plus fragiles, leurs

difficultés et prévienne leur épuisement. Cette stratégie nationale de mobilisation et de soutien en faveur des aidants a été annoncée par le Premier ministre, en présence d'Agnès Buzyn et de Sophie Cluzel, le 23 octobre 2019. Elle se déploie en 17 mesures autour de 6 priorités et vise ainsi à prévenir l'épuisement et l'isolement des aidants, en diversifiant et en augmentant les capacités d'accueil des lieux de répit, en proposant des solutions de relais, en leur ouvrant de nouveaux droits. Le Gouvernement a amorcé des changements dès le projet de loi de financement de la sécurité sociale, lorsqu'ils relevaient d'un financement de la sécurité sociale. Ainsi, dans le double objectif de simplifier les démarches administratives qui incombent au proche aidant et de revaloriser le dédommagement qu'il perçoit, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 a exclu le dédommagement perçu par un aidant familial dans le cadre de la prestation de compensation du handicap (PCH), de l'assiette de la CSG, de la CRDS et de l'impôt sur le revenu. L'autre mesure importante en faveur du pouvoir d'achat des proches aidants est l'indemnisation du congé de proche aidant qui répond aux recommandations formulées dans le cadre de la concertation sur le grand âge et l'autonomie par le groupe de travail sur les proches aidants et le bénévolat présidé par Annie Vidal, députée de Seine-Maritime. Dorénavant, le proche aidant, qu'il soit salarié, travailleur indépendant, fonctionnaire ou chômeur indemnisé, bénéficiera d'une indemnisation de trois mois ouvrés (66 jours) pour l'ensemble de la carrière. Cette durée assure à la fois une réponse à un besoin de soutien régulier et étalé dans le temps, comme à un besoin urgent et ponctuel. L'allocation peut, en effet, indemniser des jours pris consécutivement, de manière fractionnée ou en complément d'une activité à temps partiel. Le montant de l'allocation journalière du proche aidant est fixé à un niveau équivalent à celui de l'allocation journalière de présence parentale : 43 € par jour pour les personnes vivant en couple et 52 € par jour pour une personne seule. L'indemnisation de ce congé a été mise en place au 1er octobre 2020 et sera versée par les caisses d'allocations familiales et les caisses de la mutualité sociale agricole. Son versement ouvrira également droit à la constitution de droits à la retraite dès 2020 grâce à une affiliation automatique à l'assurance vieillesse des parents au foyer (AVPF). L'allocation tout comme les droits à la retraite seront financés par la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie (CNSA).

Personnes handicapées

Pérennité de l'allocation adultes handicapés

24783. – 26 novembre 2019. – **M. Thierry Benoit** attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur le périmètre du revenu universel d'activité (RUA). Un premier projet a été présenté le 9 novembre 2019 par le rapporteur général M. Fabrice Lenglart. À ce stade, l'objectif serait de fusionner le revenu de solidarité active (RSA), les aides personnelles au logement (APL) et la prime d'activité. L'allocation adulte handicapée pourrait également être intégrée à cette prestation socle, en même temps que le minimum vieillesse. Alors que coexistent au total près de douze aides sociales, dont dix *minima* sociaux, la proposition de simplifier les procédures d'attribution en vigueur répond à une demande légitime. L'objectif est de lutter contre les abus, tout en permettant de mieux identifier les potentiels bénéficiaires des prestations sociales alors qu'on estime que 30 % des allocations ne sont pas perçues par les allocataires légitimes. En revanche, il apparaît essentiel de préserver les acquis fondamentaux des lois sur le handicap de 1975 et de 2005 et le mécanisme de l'allocation aux adultes handicapés (AAH). Cette aide financière, attribuée sous réserve de respecter des critères d'incapacité, d'âge, de résidence et de ressources, est indispensable pour assurer un complément de ressources aux personnes en situation de handicap ne pouvant pas exercer une activité professionnelle suffisante. Par définition, les allocataires de l'AAH ne sont pas dans des situations équivalentes ou comparables avec celles des autres bénéficiaires de *minima* sociaux. De plus, la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 a déjà fusionné récemment le complément de ressources avec la majoration pour la vie autonome accordée aux bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés (AAH). Cette allocation, qui bénéficie actuellement à plus d'un million de bénéficiaires, relève d'une politique propre à la spécificité du handicap. Il interroge par conséquent le Gouvernement sur les risques d'intégrer l'AAH au RUA et les moyens d'éviter toute complexification des procédures en vigueur pour les allocataires concernés. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le revenu universel d'activité, dont la création a été annoncée par le Président de la République le 13 septembre 2018, a pour objectif de simplifier le système de prestations sociales existant, afin de le rendre plus transparent et équitable pour nos concitoyens. Il vise également à procurer un gain à la reprise d'un emploi pour encourager le retour à l'activité. L'impératif de dignité est le premier que le Gouvernement s'est fixé dans le cadrage de la réflexion : cette future prestation n'aura de sens que si elle permet de réduire la pauvreté et elle ne saurait pénaliser les plus vulnérables. Les travaux qui ont été engagés par Fabrice Lenglart, rapporteur général à la réforme, ont pour objet d'étudier quel pourrait être le périmètre de cette future prestation unique. L'ensemble des

minima sociaux, dont l'AAH, ont été en conséquence pris en compte dans ces réflexion, sans que cela signifie qu'ils seront tous intégrés dans celle-ci. Les travaux en cours reposent, notamment, sur une concertation institutionnelle qui a été organisée par le biais de trois collèges représentant les associations, les partenaires sociaux et les territoires, ainsi que de trois sous-collèges dédiés au logement, aux jeunes et aux personnes en situation de handicap. La secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargée des personnes handicapées a lancé, le 4 juillet 2019, les travaux du sous-collège dédié aux "personnes handicapées", le sujet des personnes en situation de handicap étant au cœur des préoccupations du Gouvernement. Ces travaux ont permis des échanges de grande qualité sur les enjeux attachés à notre système de prestations sociales, au cours desquels ont pu être exprimées les préoccupations relatives aux personnes handicapées, sur lesquelles vous avez attiré mon attention. A l'occasion de la Conférence Nationale du Handicap qui s'est tenue le 11 février 2020 au Palais de l'Elysée, le Président de la République a affirmé que l'AAH ne serait pas diluée dans le futur revenu universel d'activité. Le revenu universel d'activité concernant également des personnes en situation de handicap n'étant pas bénéficiaires de l'AAH, et l'articulation entre nos prestations devant être travaillée pour une pleine lisibilité du système par nos concitoyens, il apparaît important que l'ensemble des acteurs du champ du handicap prennent part aux discussions entamées en juin 2019. L'allocation aux adultes handicapés restera donc la prestation sociale destinée à lutter pleinement contre la pauvreté subie des personnes du fait du handicap et à leur garantir des conditions de vie dignes

Personnes handicapées
Masques sanitaires et accessibilité

28949. – 28 avril 2020. – **Mme Caroline Janvier** attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur la question de la recherche et développement en cours dans le domaine des masques de protection sanitaire adaptés aux personnes en situation de handicap et à leur entourage. Une partie conséquente des citoyens en situation de handicap, qui signent en langue des signes française ou *a fortiori* qui pratiquent la lecture labiale, sont en effet confrontées en situation de port du masque par leur entourage (personnel, professionnel ou encore médical) à une incapacité ou à des difficultés pour les comprendre par leur mode de communication habituel. De même, les citoyens vivant avec un handicap comme l'autisme se trouvent en difficulté pour interpréter la communication non-verbale de leur interlocuteur. Des initiatives sont ainsi apparues à travers le monde et notamment en France pour effectuer des essais et des prototypes de masques sanitaires transparents laissant apparaître les lèvres ou une partie plus grande du visage. Ce sujet s'impose par ailleurs en situation de crise sanitaire comme l'épidémie de covid-19 où le port du masque se développe et a potentiellement vocation à être rendu obligatoire dans un avenir plus ou moins proche. Elle l'interroge donc afin de savoir dans quelle mesure et par quels biais le Gouvernement soutient la recherche et le développement de tels masques adaptés, afin qu'ils soient bientôt accessibles aux personnes concernées ainsi qu'à leur entourage ou encore aux personnels en contact avec le public dans les MDPH et autres structures similaires. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les difficultés engendrées par le port du masque pour une partie de la population ont été identifiées dès les premiers temps de la crise sanitaire. Aux besoins des personnes en situation de handicap (impossibilité de la lecture labiale pour les personnes sourdes et malentendantes, ou de la communication non verbale pour les personnes souffrant de troubles du spectre de l'autisme par exemple), se sont ajoutées des attentes d'autres personnes : professionnels de la petite enfance, orthophonistes, enseignants, chargés de recrutement, etc. Face à cette situation, et au vu des nombreuses initiatives lancées pour proposer des masques dits « inclusifs », les services de l'Etat se sont rapidement mobilisés, sous l'impulsion du Secrétariat Général du Comité Interministériel du Handicap (SGCIH), pour accompagner les fabricants dans leur démarche, et faciliter la mise sur le marché de modèles de masques inclusifs répondant aux normes de sécurité sanitaire. Le SGCIH et la Direction générale des Entreprises (DGE) sont ainsi intervenus pour guider les fabricants, prioriser leurs prototypes dans la réalisation des tests de perméabilité et de respirabilité conduits par la Délégation Générale pour l'Armement (DGA), apporter les modifications nécessaires au cahier des charges des masques « grand public » pour y intégrer les spécificités des masques à fenêtre, et aider la finalisation des prototypes. Si de premiers tests prometteurs ont pu rapidement être conduits, plusieurs adaptations des premiers produits envisagés se sont révélées, s'agissant de masques disposant d'une large fenêtre plastique : amélioration de l'ajustement sur le visage, réponse aux potentielles gênes pour la respiration et au risque de création d'une zone de rétention de CO2 à l'intérieur du masque, … Les experts de la DGA ont ainsi continué à accompagner les fabricants, et ont proposé une adaptation du cahier des charges interministériel des masques grand public qui a été soumise aux autorités de santé, qui ont pu confirmer l'innocuité de cette nouvelle catégorie de masques. Sur cette base, les fabricants ont été invités à soumettre à la

DGA de nouveaux prototypes répondant à ces recommandations. Cette mobilisation a d'ores et déjà permis d'identifier plusieurs modèles de masques inclusifs répondant aux exigences sanitaires, et disposant ainsi du feu vert pour leur commercialisation.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

Drogue
Assimilation du protoxyde d'azote à un « gaz hilarant »

22841. – 17 septembre 2019. – **M. Christophe Euzet*** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** sur l'assimilation malencontreuse du protoxyde d'azote à un « gaz hilarant ». Ce gaz d'usage domestique, en vente libre, est fréquemment détourné de son usage premier pour être inhalé, souvent par les plus jeunes des Français. Dans ce cas, le protoxyde d'azote s'assimile à une drogue et fait l'objet d'une fiche détaillée sur le site internet national drogues-info-service. Ce phénomène a été largement remarqué et relayé par la presse nationale et locale. Toutefois, le traitement médiatique qui lui est réservé relève d'une forme d'irresponsabilité qu'il conviendrait de faire cesser. La grande majorité des articles ou reportages traitant de ce sujet utilisent la qualification générique de « gaz hilarant » pour désigner les usages détournés du protoxyde d'azote. Or, l'utilisation de l'adjectif « hilarant », désignant les effets supposés de la prise de protoxyde d'azote, se trouve en total décalage avec les risques de santé publique engendrés par cette activité. Cette assimilation serait même de nature à encourager un public toujours plus jeune à inhaler du protoxyde d'azote en le présentant comme un « gaz hilarant » et non comme une drogue lorsqu'il est absorbé sous cette forme. Il souhaiterait connaître l'état des dispositifs engagés pour lutter contre cette pratique et savoir dans quelle mesure un changement de sémantique serait possible, à commencer par le site drogues-info-service qui lui aussi cède à ce raccourci inopportun.

Drogue
Interdiction de vente ou d'offre gratuite de protoxyde d'azote aux mineurs

30743. – 30 juin 2020. – **M. Hubert Wulfranc*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'utilisation croissante du protoxyde d'azote à des fins euphorisantes parmi les jeunes, en particulier les mineurs. Communément appelé « gaz hilarant », le protoxyde d'azote est normalement utilisé dans le milieu médical pour ses propriétés anesthésiques et analgésiques. Celui-ci est également utilisé comme gaz de pressurisation d'aérosol tels que les cartouches pour siphon à chantilly, d'où la facilité, pour les consommateurs, de s'en procurer à des fins récréatives euphorisantes. Cet usage détourné présente des risques pour la santé. L'inhalation du protoxyde d'azote peut provoquer des effets secondaires, comme des nausées, vomissements, maux de têtes, diarrhées. A très fortes doses, sa consommation peut aller jusqu'à des infections de la moëlle épinière, des troubles neurologiques, voir des arrêts cardiaques pour les consommateurs présentant des pathologies du cœur. Ce gaz très froid est susceptible de provoquer des gelures du nez, des mains ou encore des cordes vocales. L'absence d'oxygène peut également provoquer une asphyxie si les inhalations sont trop rapprochées ainsi qu'une perte d'équilibre pouvant conduire à une chute. Si l'usage détourné du protoxyde d'azote est connu de longue date, sa consommation à des fins euphorisantes est exponentielle depuis quelques années notamment parmi les plus jeunes et ce, dès la scolarisation au collège où elle constitue une drogue du pauvre facile d'accès. Dans certaines rues et jardins publics, les cartouches de protoxyde d'azote s'accumulent par dizaines rendant aujourd'hui visible cette consommation détournée qui tend à se massifier. Confrontées à ce phénomène, des communes ont pris des arrêtés municipaux restreignant la vente du protoxyde d'azote aux seules personnes majeures et/ou, ont engagé des campagnes de sensibilisation pour tenter d'endiguer cet usage nocif pour la santé. Bien que saisi de cette question par plusieurs parlementaires, le ministère le Gouvernement n'a toujours pas pris d'initiatives fortes pour casser la dynamique qui entoure la consommation détournée de cette substance auprès des plus jeunes, limitant son action au soutien aux campagnes de prévention menées par les établissements scolaires ou par les professionnels des addictions. L'interdiction de la vente du protoxyde d'azote aux mineurs porterait pourtant un coup de frein à la consommation détournée de cette substance qui peut aujourd'hui s'acquérir aisément auprès des grandes surfaces, des commerces de proximité ou sur internet. Cette interdiction pourrait être calquée sur les interdictions de vente aux mineurs qui frappent les alcools ou le tabac. L'argument d'un report massif des achats de protoxyde d'azote sur internet, invoqué par les opposants à l'interdiction de vente de ce gaz aux mineurs, s'avère peu opérant au regard des contraintes inhérentes au commerce en ligne qui nécessite la détention d'une carte bancaire permettant ce type d'achat. Déjà deux propositions de loi visant à interdire la vente ou l'offre à titre gratuit de ce gaz aux mineurs ont été déposées, l'une à l'Assemblée nationale le 16 janvier 2019 (n° 1590) l'autre au Sénat (n° 2498) adoptée par la

chambre haute le 11 décembre 2019 et renvoyée depuis à l'Assemblée nationale. Par conséquent, il lui demande de préciser s'il entend donner une suite à la proposition d'interdiction de vente ou d'offre à titre gratuit de protoxyde d'azote aux mineurs et de détailler l'ensemble des actions envisagées par son ministère afin de lutter efficacement contre l'usage détourné de ce produit à des fins euphorisantes.

Drogue
Consommation de protoxyde d'azote

31090. – 14 juillet 2020. – **M. Raphaël Schellenberger*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'explosion de la consommation de protoxyde d'azote, devenue la nouvelle drogue à la mode chez les jeunes. Très facile d'accès car en vente libre à bas coûts dans les commerces, les adolescents l'utilisent pour ses effets hilarants en dépit des risques qu'ils encourent pour leur santé (troubles neurologiques, cardiaques voire respiratoires pouvant dans certains cas entraîner la mort). En sus des risques pour la santé de ce produit se pose aussi la question des cartouches en aluminium dont sont jonchés les espaces publics des villes, polluant alors tout un environnement et dédramatisant le recours à cette drogue, conduisant à une augmentation collective de la cause. Ce problème devenant un réel enjeu de santé publique et de préservation de l'environnement, il souhaiterait savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour mettre fin à ce fléau dans les plus brefs délais.

Drogue
Gaz hilarant

31091. – 14 juillet 2020. – **M. Jean-Charles Larsonneur*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les risques sanitaires encourus du fait de l'inhalation du protoxyde d'azote. Plus communément appelé « gaz hilarant », il provoque un sentiment d'ébriété et d'euphorie causés par un manque d'oxygène dans le cerveau. Outre les troubles de la coordination que cela peut engendrer, une exposition de longue durée pourrait également donner lieu à une baisse de la fertilité et à des maladies neurologiques. Ces risques sont plus importants quand l'inhalation du gaz est combinée à l'alcool ou à d'autres drogues. Disponible légalement à la vente, on le trouve en grande surface ou sur internet à des prix dérisoires, il est de plus en plus utilisé en tant que drogue récréative. Considérant que cette tendance présente un risque pour la santé publique, il souhaite donc connaître les mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour encadrer la vente de ce gaz.

Drogue
Règlementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote

31092. – 14 juillet 2020. – **Mme Emmanuelle Ménard*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'utilisation du protoxyde d'azote (N2O), communément appelé « gaz hilarant ». En juillet 2020, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail a publié une étude sur les dangers de l'inhalation de protoxyde d'azote, en précisant que la région Occitanie figurait parmi les régions les plus touchées de France. À l'issue de ce rapport, l'agence souligne « le besoin de réglementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote pour son usage alimentaire. Cette réflexion doit s'inscrire dans la continuité du projet de loi adopté en décembre 2019 par le Sénat, visant à protéger les mineurs des usages dangereux du protoxyde d'azote en limitant les volumes de vente, en interdisant sa vente aux mineurs et en proposant un étiquetage spécifique ». Dans une précédente question écrite, le ministère répondait le 2 avril 2019 que des actions avaient été décidées sur la métropole lilloise ainsi qu'à Valenciennes dans un travail conjoint entre la ville, la préfecture et l'ARS. Plusieurs actions avaient été décidées : « - des mesures de préventions menées par les opérateurs habituels (centres de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie, consultations jeunes consommateurs, centre d'accueil et d'accompagnement à la réduction des risques des usagers de drogues) ; - des actions de formation des encadrants sur le sujet des addictions en général ; - des mesures de sensibilisation devraient être adressées aux commerçants pour les inciter à mieux contrôler la vente des cartouches de protoxyde d'azote ». Mais aucune action nationale n'était envisagée : « à ce jour, il n'a pas été retenu d'actions directes auprès de l'ensemble des jeunes sur ce produit ciblé afin d'éviter un effet zoom ». Un an plus tard, il est plus que temps de réagir. En Occitanie, aux alentours des boîtes de nuit et dans les grandes villes, les sols sont jonchés de cartouches vides. Outre les dommages environnementaux, il va sans dire que le manque de coordination pour condamner cette pratique met en danger ses consommateurs. Elle demande donc s'il est envisagé que des mesures nationales soient prises pour sensibiliser davantage la jeunesse aux dangers de cette drogue et règlementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote pour un usage exclusivement alimentaire.

Drogue

Lutte contre l'utilisation détournée du protoxyde d'azote dit « gaz hilarant ».

31237. – 21 juillet 2020. – **M. Stéphane Peu*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la recrudescence de cas graves liés à l'inhalation de protoxyde d'azote, notamment chez les jeunes. Depuis quelques années, l'usage des capsules de protoxyde d'azote est détourné. Servant habituellement dans l'alimentation, disponibles en accès libre au grand public et très bon marché, elles sont utilisées comme « drogue récréative » par un nombre recrudescent de consommateurs. Leur contenu est inhalé, le plus souvent, à l'aide d'un ballon de baudruche. Il s'agit d'un véritable enjeu de santé publique. Provoquant un effet hilarant immédiat, cette pratique prisée des jeunes générations n'est pas sans conséquences sur la santé des consommateurs. En effet, dans un rapport en date du 9 juillet 2020, l'ANSES pointe les risques neurologiques que présente l'inhalation de N2O. L'agence décrit l'apparition de paresthésies, des tremblements des extrémités ou des douleurs musculaires. En plus de constituer un véritable danger sanitaire, le protoxyde d'azote revêt un caractère addictif. Certains consommateurs dont les témoignages ont été recueillis par les enquêteurs de l'ANSES avouent inhaler plusieurs dizaines de cartouches quotidiennement. Troisième substance psychoactive consommée chez les étudiants, la prise de protoxyde d'azote n'est plus marginale et appelle selon M. le député, une véritable action gouvernementale à son encontre. Une absence de réponse forte pourrait conduire la situation à s'aggraver. Au vu de l'ampleur du phénomène, M. le député souhaiterait connaître les différents dispositifs qu'envisage M. le ministre pour lutter contre la consommation de protoxyde d'azote à des fins « récréatives ». Aussi, il souhaiterait connaître sa position sur d'éventuelles restrictions d'accès au protoxyde d'azote tout en renforçant les initiatives de prévention.

Drogue

Risques sanitaires du protoxyde d'azote comme drogue récréative

31238. – 21 juillet 2020. – **M. Bertrand Sorre*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les risques sanitaires liés à l'utilisation du protoxyde d'azote (proto) comme drogue récréative. À l'origine, le protoxyde d'azote est employé par le corps médical pour son action analgésiante mais, depuis quelques années, son utilisation est détournée et est même devenue très populaire chez les jeunes. D'après un rapport de l'Anses, « le proto » une fois inhalé peut entraîner des maux de tête, des vertiges mais aussi des problèmes neurologiques persistants. Selon une étude de toxicovigilance conduite par l'agence, sur la base des données des centres antipoison (CAP), entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2019, 66 intoxications au protoxyde d'azote ont été enregistrées. Plus de la moitié des usagers avaient entre 20 et 25 ans. Outre les troubles de la coordination que cela peut engendrer, une exposition de longue durée pourrait également donner lieu à une baisse de la fertilité et à des maladies neurologiques. Le protoxyde d'azote a aussi entraîné en mai 2018 la mort d'un étudiant de 19 ans, victime d'un arrêt cardiaque. Autre constat inquiétant de l'Anses : ces symptômes neurologiques peuvent persister même quand les personnes ont arrêté de prendre du protoxyde d'azote. De plus, ce gaz est disponible légalement à la vente, on le trouve en grande surface ou sur internet à des prix dérisoires, et ces risques sont plus importants quand l'inhalation de celui-ci est combinée à l'alcool ou à d'autres drogues. Cette tendance présente alors un grand risque pour la santé publique. Dernièrement les autorités sanitaires ont à nouveau appelé à réglementer drastiquement ce gaz et à en interdire le libre accès aux mineurs. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour encadrer la vente de ce gaz.

Drogue

Risques sanitaires liés à l'utilisation du protoxyde d'azote

31239. – 21 juillet 2020. – **Mme Corinne Vignon*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les risques sanitaires liés à l'utilisation du protoxyde d'azote (proto) comme drogue récréative. À l'origine, le protoxyde d'azote est employé par le corps médical pour son action analgésiante mais, depuis quelques années, son utilisation est détournée et est même devenue très populaire chez les jeunes. D'après un rapport de l'Anses, « le proto » une fois inhalé peut entraîner des maux de tête, des vertiges mais aussi des problèmes neurologiques persistants. Selon une étude de toxicovigilance conduite par l'agence, sur la base des données des centres antipoison (CAP), entre le 1er janvier 2017 et le 31 décembre 2019, 66 intoxications au protoxyde d'azote ont été enregistrées. Plus de la moitié des usagers avaient entre 20 et 25 ans. Outre les troubles de la coordination que cela peut engendrer, une exposition de longue durée pourrait également donner lieu à une baisse de la fertilité et à des maladies neurologiques. Le protoxyde d'azote a aussi entraîné en mai 2018 la mort d'un étudiant de 19 ans, victime d'un arrêt cardiaque. Autre constat inquiétant de l'Anses : ces symptômes neurologiques peuvent persister

même quand les personnes ont arrêté de prendre du protoxyde d'azote. De plus, ce gaz est disponible légalement à la vente, on le trouve en grande surface ou sur internet à des prix dérisoires, et ces risques sont plus importants quand l'inhalation de celui-ci est combinée à l'alcool ou à d'autres drogues. Cette tendance présente alors un grand risque pour la santé publique. Dernièrement les autorités sanitaires ont à nouveau appelé à réglementer drastiquement ce gaz et en interdire le libre accès aux mineurs. Aussi, elle souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour encadrer la vente de ce gaz.

Drogue
Usage dangereux du protoxyde d'azote

31358. – 28 juillet 2020. – **M. Stéphane Testé*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'usage dangereux du protoxyde d'azote par les jeunes. Originellement utilisé comme gaz de pressurisation d'aérosol alimentaire, notamment d'usage courant pour les siphons culinaires à chantilly, ou bien en milieu hospitalier pour ses propriétés anesthésiques et analgésiques, le protoxyde d'azote, également dénommé « gaz hilarant », est aujourd'hui massivement utilisé comme drogue récréative par les jeunes. Ce produit aujourd'hui légal distribué dans le commerce peut avoir des conséquences extrêmement graves : asphyxie, perte de connaissance, troubles psychiques etc. Au-delà des cas les plus sévères, le protoxyde d'azote peut provoquer « des symptômes plus généraux », comme des étourdissements. Toutes ces raisons poussent l'Anses à souligner « le besoin de réglementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote pour son usage alimentaire », alors que son usage médical est déjà strictement encadré. Il lui indique que les maires sont aujourd'hui seuls en première ligne face à ce fléau qui se généralise partout en France. Il souhaiterait donc connaître les mesures envisagées par le Gouvernement afin d'empêcher la vente de protoxyde d'azote au grand public et en particulier aux mineurs.

Drogue
Usage détourné du protoxyde d'azote notamment par les plus jeunes

31573. – 4 août 2020. – **M. François Jolivet*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'utilisation du protoxyde d'azote plus généralement appelé « gaz hilarant ». Cette substance active est en vente libre dans le commerce, physique ou en ligne, sous la forme de cartouches de gaz. Cette facilité d'achat entraîne des dérives particulièrement dangereuses. Le protoxyde d'azote détourné de son usage, notamment par les plus jeunes, provoque un sentiment d'ébriété et d'euphorie causé par un manque d'oxygène. L'inhalation du produit peut entraîner des maux de tête, des vertiges, une perte de conscience, ou une asphyxie. Ces risques sont décuplés quand l'inhalation du gaz est combinée avec de l'alcool. En 2018, deux adolescents sont décédés. En outre, la consommation du protoxyde d'azote est devenue la nouvelle drogue « à la mode » chez les jeunes. La réglementation de la distribution de ce produit peut constituer un début de réponse face à un réel enjeu de santé publique. Il souhaite proposer au Gouvernement l'idée de soumettre à une autorisation préalable l'acquisition et la détention de cette substance. Il considère que la protection des jeunes doit être une priorité du Gouvernement par des actes. Il lui demande de lui présenter les mesures envisagées pour lutter contre l'utilisation de ce produit à des fins récréatives.

Drogue
Consommation du protoxyde d'azote N20

31763. – 11 août 2020. – **Mme Sophie Mette*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le sujet du protoxyde d'azote N20. Communément appelé « gaz hilarant » ou « proto », il a deux champs d'application classique. Ce gaz sert dans le domaine médical, puisqu'une fois mélangé à de l'oxygène il est doté d'une vertu anesthésiante et analgésiante, mais aussi dans le domaine alimentaire, pour les siphons à chantilly. Toutefois, son utilisation est de plus en plus détournée pour son effet euphorisant. En témoignent les cartouches métalliques parfois nombreuses retrouvées sur la voie publique, preuve d'un phénomène d'ampleur facilité par une commercialisation ordinaire. L'accès facile au protoxyde d'azote N20 tranche avec les inquiétantes conséquences de son utilisation abusive sur le plan sanitaire : maux de tête, vomissements, impacts sur la moelle osseuse et le système nerveux entraînant des risques de troubles neurologiques, respiratoires et cardiovasculaires graves et définitifs. Le rapport de juin 2020 initié à la suite de plusieurs cas marquants, publié par l'ANSES et l'ANSM, alerte sur l'augmentation de la consommation et des cas d'intoxication chez un public jeune. En réaction, certaines

actions sont initiées au niveau local, telles que la mobilisation d'une enveloppe d'urgence de 200 000 euros par l'Agence régionale de santé des Hauts-de-France. Au niveau national, la législation demeure souple sur ce sujet. Elle lui demande si le Gouvernement compte s'en saisir.

Drogue
Danger de l'usage récréatif du protoxyde d'azote

31764. – 11 août 2020. – **M. Jean-Marc Zulesi*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la recrudescence de la consommation de protoxyde d'azote pour un usage détourné et récréatif. Particulièrement prisé par les jeunes puisque légal, modique, et extrêmement simple à se procurer, ce gaz hilarant est de plus en plus utilisé dans un but récréatif reposant sur l'effet euphorisant et les distorsions sensorielles qu'entraîne son inhalation. Initialement utilisé pour mettre sous pression les siphons alimentaires, ce gaz en vente libre peut pourtant avoir de graves conséquences sur la santé principalement chez les plus jeunes : asphyxie, perte de connaissance, brûlure par le froid du gaz expulsé, désorientation, vertiges, chutes pouvant entraîner des blessures. En cas de consommations répétées ou à fortes doses il peut également provoquer de sévères troubles neurologiques, hématologiques, psychiatriques ou cardiaques. Ces constats ont conduit l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail à souligner le besoin de réglementer l'accès et l'étiquetage du protoxyde d'azote pour son usage alimentaire et d'améliorer l'information sur les dangers avérés de l'inhalation de protoxyde d'azote auprès des jeunes consommateurs. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour limiter l'accès à ce gaz dans un but récréatif.

Drogue
Lutte contre la consommation de protoxyde d'azote chez les jeunes

31765. – 11 août 2020. – **M. Christophe Blanchet*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le détournement de leur usage initial chez les jeunes de substances psychoactives licites et non-addictives dans un but récréatif. La consommation de protoxyde d'azote par inhalation est ainsi considérée comme inquiétante. Aussi connu sous le nom à première vue inoffensif de « gaz hilarant », le protoxyde d'azote est pourtant inscrit sur la liste 1 des substances vénéneuse destinées à la médecine humaine et vétérinaire. Cette liste comprend les substances qui, n'étant pas classés comme stupéfiants, présentent des risques les plus élevés pour la santé. Néanmoins, ce type de pratique n'est pas sans risque pour la santé et, surtout, constitue une porte d'entrée des jeunes et des mineurs vers des conduites addictives et vers la consommation de produits stupéfiants et de drogues illégales. Dès lors, il lui demande son avis quant à une éventuelle interdiction de la vente aux mineurs du protoxyde d'azote. Aussi, il lui demande de façon plus générale quelles actions le Gouvernement entend mener afin de développer la lutte contre les addictions légales.

Drogue
Prévention d'effets sanitaires produits par l'inhalation du protoxyde d'azote

31766. – 11 août 2020. – **M. Fabien Lainé*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la prévention d'effets sanitaires produits par l'inhalation du protoxyde d'azote. Malgré la mise en garde sur les dangers de cette pratique, la consommation de protoxyde d'azote ou gaz hilarant connaît une recrudescence significative chez les jeunes. Notamment depuis le déconfinement, les riverains de nombreuses villes de France se plaignent et s'inquiètent du nombre de cartouches retrouvées dans les rues, dans les jardins ou différents espaces publics. L'inhalation incontrôlée du protoxyde d'azote, facilement disponible dans le commerce, peut entraîner de nombreuses complications : pertes de mémoire, troubles de l'humeur et du rythme cardiaque, hallucinations, asphyxies, pertes de connaissance, brûlures par le froid du gaz expulsé de la cartouche, vertiges ou encore chutes. Pour contrer la recrudescence de cette pratique, l'Observatoire français des drogues et toxicomanies (OFDT) met en relief l'importance d'accompagner la politique de prévention par des campagnes d'information menées dans les établissements d'éducation. Pour qu'elle soit efficace, cette sensibilisation pourrait aussi se faire dans le cadre des actions destinées à informer sur les substances toxicomanogènes et addictives au sein des centres d'animation socio-culturelle, des infrastructures sportives et de loisir ou des points d'information jeunesse, entre autres. Il souhaiterait connaître son avis à propos de cette situation et sur les campagnes de sensibilisation envisagées.

Drogue
Vente de protoxyde d'azote

31767. – 11 août 2020. – **Mme Brigitte Kuster*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'usage détourné qui est fait du protoxyde d'azote, également connu comme gaz hilarant. En effet, vendu librement dans de nombreux commerces pour ses applications en cuisine (bombes de chantilly), ou dans divers aérosols, il est devenu un véritable problème de santé publique ainsi que pour l'ordre public. La consommation détournée de ce gaz est d'ailleurs en forte augmentation, ce qui ne manque pas de pousser les autorités sanitaires à alerter sur cette pratique ainsi que sur ses conséquences pour la santé. Certaines communes ont d'ailleurs déjà procédé à son interdiction dans l'espace public, ainsi que d'en posséder sur soi. Elle souhaite donc qu'il lui fasse connaître s'il prévoit d'étendre ces interdictions très localisées au niveau national pour garantir la sécurité et la santé des jeunes et des consommateurs.

Drogue
Phénomène de consommation détournée du protoxyde d'azote

31872. – 18 août 2020. – **M. Sébastien Cazenove*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le phénomène de détournement de la consommation du gaz de protoxyde d'azote (N20) à des fins récréatives. En effet, les consommateurs transfèrent le gaz, notamment contenu dans des cartouches pour siphon de chantilly, dans des ballons de baudruche, et l'inhalent avant d'abandonner les cartouches usagées sur la voirie. Ainsi, depuis plusieurs semaines, une recrudescence de cartouches usagées de ce gaz dit « hilarant » est à déplorer dans l'espace public, témoignant du caractère massif de la consommation de cette substance. Il est à noter qu'à trop forte dose, cette dernière peut devenir nocive pour la santé. La diffusion d'informations sur la consommation détournée de ce gaz apparaît nécessaire, notamment auprès du jeune public, d'autant plus que des consommations répétées et à intervalles trop rapprochés peuvent entraîner, comme l'indique le dispositif « Tendances récentes et nouvelles drogues » (TREND) de l'Observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT), des maux de tête, des vertiges, des troubles du rythme cardiaque graves et un risque d'asphyxie. Face à ce phénomène, constituant par ailleurs un véritable danger sur la voie publique pour les piétons comme les cyclistes, plusieurs communes ont pris des arrêtés portant sur l'interdiction de l'utilisation et de l'abandon de cartouches de gaz de protoxyde d'azote sur le domaine public. Aussi, il lui demande ce qu'envisage le Gouvernement pour sensibiliser les jeunes usagers sur la dangerosité du produit et pour lutter contre ce phénomène. **– Question signalée.**

Drogue
Prévention de l'usage du protoxyde d'azote par les jeunes

31873. – 18 août 2020. – **M. Frédéric Reiss*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** au sujet de la prévention contre les mauvais usages du protoxyde d'azote. Depuis quelques années, une nouvelle mode auprès des jeunes consiste à utiliser des cartouches de protoxyde d'azote, disponibles dans les commerces pour des appareils à crème chantilly, pour inhaler le contenu, qui agit comme un gaz hilarant avec des effets euphorisants de courte durée. Si les effets néfastes pour la santé sont peu connus du grand public, l'inhalation de ce gaz en grandes proportions ou par une personne fragile peut surtout engendrer des arrêts cardio-vasculaires et autres complications, qui impliquent chaque année un nombre croissant de victimes. Une proposition de loi de la sénatrice Valérie Létard vise à interdire la vente de ce produit à des mineurs. Cela peut contribuer à diminuer le phénomène mais il apparaît surtout urgent d'améliorer la prévention du grand public, notamment des jeunes, sur la dangerosité de ce produit, tant la pratique tend à se développer. Lors de la séance de questions au Gouvernement du 30 juin 2020, le ministre s'est engagé à faire aboutir cette proposition de loi après l'avoir retravaillée. Sensibilisé sur la problématique, il souhaite savoir dans quel délai le ministre envisage de voir la règlementation améliorée, tant pour mieux encadrer l'accès à ce produit que pour améliorer la prévention en la matière.

Drogue
Augmentation de la consommation de protoxyde d'azote chez les jeunes

32708. – 6 octobre 2020. – **M. Fabien Gouttefarde*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'augmentation de la consommation de protoxyde d'azote dû à un détournement à usage récréatif chez les jeunes. L'achat du protoxyde d'azote est très répandu chez les 20-25 ans puisqu'il est légal, simple à se procurer et peu cher. Cependant, il est détourné de son usage culinaire pour en faire un loisir et utilisé comme gaz hilarant

car il entraîne une euphorie comparable à une ivresse, des distorsions visuelles et auditives, une sensation de dissociation, un état de flottement et une désinhibition. En plus de l'envahissement des capsules sur les trottoirs partout en France, il existe un réel risque sanitaire dû à la consommation excessive et abusive : maux de tête, vomissements, impacts sur la moelle osseuse et le système nerveux entraînant des risques de troubles neurologiques, respiratoires et cardiovasculaires graves et définitifs, ainsi que des comas ! L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), dans son rapport publié en juillet 2020, recommande, avant que cette pratique ne se développe encore davantage, de renforcer la réglementation des cartouches pour siphons à chantilly et d'améliorer l'information des plus jeunes et des professionnels sur les risques neurologiques que son usage peut provoquer. M. le député redoute que cette pratique devienne une addiction pour de nombreux jeunes et les entraîne vers une dépendance d'autres produits addictifs et autres drogues dures et illégales. Dans la lignée des arrêtés municipaux pour interdire la consommation et l'utilisation dans l'espace public, M. le ministre de l'intérieur a souhaité, le 7 septembre 2020, interdire l'utilisation des cartouches de protoxyde d'azote. Il a demandé à ses services de travailler sur ce point. Ainsi, sensible à cette problématique, il souhaite savoir ce qu'il prévoit comme plan de prévention contre l'utilisation détournée des capsules de protoxyde d'azote et plus généralement ce que le Gouvernement va prendre comme mesures pour limiter son accès.

Drogue
Usage détourné du protoxyde d'azote

32894. – 13 octobre 2020. – **Mme Valérie Oppelt*** interroge **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le développement de l'utilisation détournée de cartouches ou capsules de protoxyde d'azote de ses finalités médicales ou d'aérosol à usage culinaire. Ce gaz serait de plus en plus utilisé en tant que drogue récréative, et est proposé à la vente dans certains établissements de nuit. Les risques encourus du fait de son inhalation sont délétères : troubles de la coordination, renforcement du sentiment d'ébriété lorsqu'il est associé à l'alcool, pertes de conscience en association avec d'autres drogues voire, en cas d'exposition de longue durée, baisse de la fertilité, maladies neurologiques, cardiaques et psychiatriques. Gaz à usage médical connu pour ses propriétés analgésiques, il est également commercialisé pour sa fonction de propulseur dans les siphons de chantilly. Le protoxyde d'azote relève donc à la fois de la réglementation des produits stupéfiants pour sa finalité médicale et de celle des produits de consommation courante. Toutefois, et afin de limiter le détournement grandissant de l'usage de ce gaz, elle lui demande, à l'image de l'initiative de certains magasins nantais qui interdisent la vente des cartouches de protoxyde d'azote aux mineurs, s'il pourrait être envisagé de proscrire la vente de ce produit aux mineurs sur l'ensemble du territoire, dans les débits de boisson et établissements de nuit, voire, comme le préconise le ministre de l'intérieur, d'étudier les mesures d'interdiction pure et simple de l'utilisation du protoxyde d'azote.

Réponse. – Les données de vigilance produites en juillet 2020 par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail et l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé permettent de mieux caractériser la nature des effets indésirables, les modes et profils de consommation et confirment les tendances relevées depuis 2017 à savoir l'augmentation des cas d'intoxication, chez un public jeune, avec plus d'une quarantaine de cas sévères rapportés en 2019. Le Gouvernement s'est engagé vers un encadrement plus strict de la commercialisation du protoxyde d'azote, en accompagnant la proposition de loi déposée par la sénatrice Mme Valérie Létard, qui prévoit l'interdiction de vente aux mineurs de produits contenant du protoxyde d'azote et de la mise à disposition de ce gaz dans les débits de boissons permanents (bars, discothèques…) ou temporaires (ex. : soirées étudiantes), ainsi que la mise en place d'un avertissement sanitaire sur l'étiquetage des produits. Des propositions pour compléter ce cadre seront intégrées lors de la poursuite de l'examen de la proposition de loi transmise à l'Assemblée nationale après son adoption par le Sénat le 11 décembre 2019. Pour mieux informer les jeunes et leur entourage sur les risques liés à cet usage détourné, deux campagnes ont été lancées sur ce sujet à l'été 2020 : en juillet, une campagne d'information et de réduction des risques de la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives a permis de doter les acteurs de terrain, associations, collectivités locales, encadrants et personnes en lien avec les jeunes, de supports de sensibilisation clairs et adaptés ; en août, la campagne « Un été sans souci » du ministère des solidarités et de la santé a intégré spécifiquement des recommandations de prévention de la consommation de protoxyde d'azote. En outre, depuis juillet 2019, sous l'impulsion conjointe du ministère chargé de la santé et du ministère de l'éducation nationale, l'ensemble des collèges et lycées de France mettent en place progressivement des partenariats avec des Consultations Jeunes Consommateurs (CJC), qui proposent aux jeunes et à leur entourage un service d'accueil, d'écoute, de conseil et d'orientation, assuré par des professionnels des addictions, dédié aux jeunes, totalement

gratuit et confidentiel. Enfin, le mésusage du protoxyde d'azote par les jeunes et jeunes adultes étant une problématique partagée par plusieurs états membres de l'Union européenne, des discussions européennes seront en outre engagées afin d'encadrer la vente de ce produit au niveau communautaire.

Santé

Couverture vaccinale contre la grippe lors de l'hiver 2020-2021

29700. – 19 mai 2020. – **M. Philippe Berta** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'enjeu d'une meilleure couverture vaccinale contre la grippe lors de l'hiver 2020-2021. Avec une proportion inférieure à 50 % de personnes à risque vaccinées contre la grippe, la France est loin de l'objectif de 75 % de couverture vaccinale préconisé par l'OMS. Or, pendant l'hiver 2020-2021, à l'épidémie de grippe pourrait se juxtaposer une éventuelle nouvelle vague de covid-19, ce qui renforce l'urgence d'une meilleure couverture vaccinale, non seulement pour les personnes à risque mais également en population générale. Les personnels soignants qui sont en première ligne auprès des personnes les plus vulnérables, y compris ceux intervenant dans les structures sociales, dont les EHPAD, sont particulièrement concernés. Une obligation vaccinale contre la grippe pourrait réduire les risques. En conséquence, il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement pour étendre la couverture vaccinale contre la grippe et si une réflexion est menée sur l'obligation de vaccination en population générale ou pour des populations ciblées.

Réponse. – La couverture vaccinale du vaccin contre la grippe pour la saison 2019-2020 est estimée à 46,8 %. Bien qu'en augmentation modérée depuis plusieurs années, cette couverture vaccinale reste inférieure à l'objectif de l'Organistion mondiale de la santé estimé à 75 %. La prochaine saison grippale s'inscrit dans un contexte particulier dans lequel une co-circulation du virus de la grippe saisonnière et du virus SARS-COV2 est, en effet, hautement probable. Dans ce contexte, la Haute autorité de santé saisie sur la question de la cible vaccinale de la vaccination contre la grippe pour la prochaine campagne de l'automne 2020, a émis un avis rendu public le 20 mai 2020, qui confirme que les populations éligibles à cette vaccination restent inchangées, et sont celles ciblées dans le calendrier des vaccinations 2020 et les professionnels de santé. Cette préconisation est particulièrement prégnante s'agissant des personnes résidant en établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes et des professionnels de santé à leur contact, ainsi que des professionnels exerçant en établissements de santé. La Haute autorité de santé a été par ailleurs saisie sur la stratégie globale de vaccination, dont celle contre la grippe, des professionnels de santé et des professionnels de la petite enfance. Son avis est attendu en 2021. Il permettra, le cas échéant, d'adapter les recommandations actuelles de vaccination de ces professions.

Santé

Nombre de dépistages prévus par semaine

29881. – 26 mai 2020. – **M. Patrick Hetzel** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le dépistage prévu au lendemain du déconfinement. Le 23 avril 2020, dans le cadre de la mission d'information de la Conférence des Présidents sur l'impact du covid-19, le directeur général de la santé avait annoncé que l'objectif était de réaliser « 700 000 tests par semaine sur l'ensemble du territoire ». Ce chiffre a été relayé par le Premier ministre à l'Assemblée : « au moins 700 000 tests virologiques par semaine au 11 mai ». Il est malheureusement loin d'être atteint. Exceptionnellement, le 14 mai 2020, Santé Publique France n'a pas publié le nombre de tests réalisés dans les laboratoires de villes et les hôpitaux dans son rapport hebdomadaire (https://www.santepubliquefrance.fr/maladies-et-traumatismes/maladies-et-infections-respiratoires/infection-a-coronavirus/documents/bulletin-national/covid-19-point-epidemiologique-du-14-mai-2020) : le graphique hebdo n'est pas actualisé pour les laboratoires de ville et est incomplet pour les hôpitaux. Cela rend impossible le suivi de la promesse de 700000 tests par semaine. Or cette promesse est la clef si l'on veut éviter que l'épidémie ne reparte et que l'on reconfine, ce qui serait délétère pour la société et l'économie. Selon les données d'Etalab, les laboratoires de ville auraient fait 40 000 tests la semaine passée, soit moins que les semaines précédentes. Même si le nombre de tests dans les hôpitaux s'était sensiblement amélioré, on serait très loin de ce qui a été promis. Aussi il lui demande ce qui est prévu pour atteindre l'objectif des 700 000 tests par semaine.

Réponse. – La mobilisation efficace des capacités de dépistage constitue l'une des clefs pour réduire fortement le risque de rebond épidémique. L'ensemble des moyens sont pleinement mobilisés dans le cadre de la stratégie de dépistage large et active souhaitée par le Gouvernement. Au niveau national, en semaine 41, 994 786 personnes ont été testées pour le SARS-CoV-2 par RT-PCR (pour 1 291 434 tests réalisés). Afin de faciliter l'accès aux tests de dépistage pour la population, l'arrêté du 24 juillet 2020 modifiant l'arrêté du 10 juillet 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans les territoires sortis de l'état d'urgence

sanitaire et dans ceux où il a été prorogé autorise la réalisation d'un test sans prescription médicale et sans avance de frais à toute personne qui se présente à un laboratoire d'analyses médicales. L'expérience acquise avec la mise en place d'équipes mobiles de prélèvement ou le développement d'espaces de prélèvement de type « drive » permet de démultiplier des opérations de dépistage allant au-devant de la population, notamment sur des lieux de fort passage, afin de garantir que le plus grand nombre soit effectivement testé et pris en charge. Dans les zones de forte circulation virale, il est également demandé aux agences régionales de santé de mettre en place des opérations de dépistage à large spectre, afin de réaliser des investigations épidémiologiques approfondies et d'identifier des chaines de transmission cachées.

Santé

Anses - cahier des charge étude glyphosate

30843. – 30 juin 2020. – **M. Loïc Prud'homme** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la manière dont l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a appliqué la saisine interministérielle pour l'évaluation du caractère cancérogène pour l'homme du glyphosate. Le 30 avril 2020, l'Anses a choisi un consortium de 7 laboratoires coordonné par le chef de service génotoxicologie de l'IPL (Institut Pasteur de Lille) afin que soit enfin éclaircie scientifiquement la question controversée de la cancérogénicité du glyphosate. La procédure qui a abouti à ce choix soulève de nombreuses questions au regard des exigences légitimes d'indépendance et de neutralité dont l'Anses devrait faire preuve. Pour rappel, en mars 2018, les ministres chargés de l'environnement, de la santé et de l'agriculture saisissaient l'Anses pour la réalisation d'études sur le potentiel cancérogène du glyphosate afin de clarifier diverses positions scientifiques divergentes entre certaines Agences réglementaires et le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé (CIRC). Suite à cette saisine, l'Anses publiait, plus d'un an plus tard, le 22 juillet 2019, le cahier des charges pour ces études. Les modalités de rédaction de ce cahier des charges et le choix du consortium qui en a découlé soulèvent les questions suivantes : 1- L'Anses a décidé de réunir un groupe d'expertise collective d'urgence (GECU) de cinq experts pour établir le cahier des charges de l'étude, plutôt qu'un groupe de travail (GT) d'un vingtaine de membres. Pourtant, les GECU sont dédiés aux situations d'urgence, ce qui ne semble pas être le cas vu le peu de célérité de la procédure. En effet, l'Anses, dans son communiqué du 19 juin 2020, a reconnu que bien que le GECU ait rendu son travail en décembre 2018, elle avait tardé à émettre son avis (mars 2019) pour ne le publier que le 22 juillet 2019. Par ailleurs, ce GECU était présidé par le chef de service génotoxicologie de l'IPL qui a ensuite déposé un dossier de candidature en tant que coordinateur d'un consortium, consortium impliquant par ailleurs deux autres rédacteurs de ce cahier des charges. 2- Le plus signifiant du caractère discutable de cet appel à candidatures se trouve dans la nature des analyses demandées dans ce cahier des charges : le type d'analyse ou d'accréditation demandé était tellement restrictif que seul un laboratoire pouvait y répondre, sans que cela ne soit exigé par les usages et normes en vigueur dans l'UE. En effet le cahier des charges stipule que les études de génotoxicité doivent être réalisées dans un laboratoire agréé aux bonnes pratiques de laboratoire (BPL), alors que les autres types d'études n'ont pas cette obligation, sans justification ni exigences de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA, *cf.* « Guidance on the Application of the CLP Criteria Guidance to Regulation (EC) No 1272/2008 on classification, labelling and packaging (CLP) of substances and mixtures Version 5.0 July 2017 ») ; une lignée cellulaire particulière exigée (TK6) est un outil expérimental privilégié de l'IPL ; le test de tumorigénicité cellulaire a été développé et est uniquement utilisé à l'Arpea (Agence pour l'environnement, la prévention et l'énergie d'Emilie Romagne - Italie) membre du consortium lauréat, dont la directrice est rédactrice du cahier des charges ; les méthodes d'analyses de cassures à l'ADN *in vitro* sont référencées par deux publications du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives), membre du consortium financé, dont une autrice est rédactrice du cahier des charges ; une lignée cellulaire exigée est propriété de l'institut NuMeCan (Nutrition, métabolisme, cancer), membre du consortium lauréat. Ces éléments relèvent d'une situation de favoritisme programmé. 3- Cela va en contradiction avec l'impératif de mobilisation des laboratoires publics académiques annoncée par l'Anses du 19 juin 2020. D'ailleurs, le consortium retenu comporte plusieurs laboratoires qui ne sont ni académiques ni publics, tel l'Institut Pasteur de Lille (fondation privée) ou encore l'Arpea. Cette demande spécifique d'étude de génotoxicité réalisée par un laboratoire agréé BPL a concouru à favoriser le consortium coordonné par le chef de service génotoxicologie de l'IPL, de l'aveu de l'Anses elle-même. Enfin le cahier des charges a été validé en février 2019 par le Conseil d'expertise scientifique « Produits phytopharmaceutiques : substances et préparations chimiques » dont le rédacteur du cahier des charge, chef de service génotoxicologie de l'IPL, fait partie. Les éléments sont nombreux pour laisser penser que ce cahier des charges a été rédigé de manière à ce qu'un seul consortium puisse y répondre. Ce consortium bénéficiera d'environ 1,2 million d'euros pour réaliser ces études, hors de la passation d'un marché public. Il lui

demande donc quelles mesures seront prises sans délai pour faire la lumière sur ces pratiques opaques de l'Anses et précisément quels éléments peuvent expliquer cette rédaction d'un cahier des charges hors de toutes exigences scientifiques, contredisant pour partie la saisine du Gouvernement et pour partie les exigences des standards de l'ECHA ? Il lui demande également quelle procédure a été mise en œuvre pour sélectionner le consortium choisi, si elle a impliqué la participation de rapporteurs académiques externes à l'Anses et, si oui, comment ils ont été choisis.

Réponse. – Outre le plan d'action engagé par le Gouvernement pour la sortie du glyphosate, les ministères chargés de l'écologie, de l'agriculture et de la santé ont saisi l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) en mars 2018 afin que des études toxicologiques pour améliorer les connaissances sur la cancérogénicité de cette substance soient menées. Cette démarche répond aux incertitudes qui persistent suite aux conclusions divergentes de différentes instances internationales sur ce point. Dans le cadre du processus de désignation lancé en août 2018 pour la réalisation des études, l'Anses a retenu deux équipes, dont un consortium coordonné par l'Institut Pasteur de Lille (IPL). Suite aux critiques dont a fait l'objet cette sélection, l'Anses a annoncé le 23 juillet dernier le retrait du consortium mené par l'IPL. Sollicitée sur le processus ayant conduit à la désignation de l'IPL, l'Anses apporte différents éléments de clarification. Il convient ainsi de rappeler que l'enjeu lié à cet appel à candidature était de disposer de données nouvelles à verser au dossier de réexamen de la substance glyphosate au niveau européen pouvant donc être confrontées aux données produites par les industriels. Le règlement des produits phytosanitaires (UE 283/2013) exige ainsi que les tests de génotoxicité in vivo (réalisés sur un modèle animal), qui sont des tests réglementaires bénéficiant de lignes directrices de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), doivent être conduits selon les principes des bonnes pratiques de laboratoire, justifiant la mention de ce critère dans le cahier des charges. Par ailleurs, la lignée cellulaire TK6 mentionnée est quant à elle utilisée dans les tests de génotoxicité in vitro conformément aux lignes directrices de l'OCDE ainsi que par le National Toxicology Program américain pour la réalisation de ses études complémentaires sur le glyphosate. Cette lignée était également proposée par le consortium concurrent de l'IPL. Enfin, le test de tumorigénicité, le CTA (essai de transformation cellulaire), est une méthode alternative aux tests sur animaux pour la détection du potentiel cancérigène utilisée depuis plus de 40 ans et fait l'objet d'une ligne directrice de l'OCDE (OECD 2017). Il figure parmi les méthodes acceptées pour l'évaluation des propriétés toxicologiques des produits chimiques dans le cadre du règlement REACH (UE, 2008). En 2007, l'Organisation de coopération et développement économique a proposé d'utiliser le CTA comme deuxième niveau de dépistage et comme test de dépistage de choix pour les cancérigènes non génotoxiques, qui ne sont pas détectés dans les essais de mutagénicité standard (OCDE, 2007). Ce test a fait l'objet de recommandations par de nombreux autres organismes notamment le Centre international de recherche sur le cancer, le National Cancer Institute, l'Environmental Protection Agency… Il est également pertinent de préciser que si les termes « d'appel d'offre » ou de « cahier des charges » ont été utilisés par commodité par l'Anses, le processus de consultation original mis en œuvre pour sélectionner des équipes ne relève pas du cadre des marchés publics. Le processus visait en effet à désigner les futurs signataires d'une convention de recherche et développement, un mode de conventionnement pour la réalisation de travaux de recherche couramment pratiqué par l'Anses pour soutenir la production de connaissances sur des sujets d'intérêt en termes d'évaluation des risques sanitaires. Ces conventions sont proposées et signées avec les équipes scientifiques identifiées, sans mise en concurrence. Du fait de la sensibilité du sujet glyphosate, l'Anses a préféré opter pour un appel à candidatures avec publicité internationale autour du processus, plutôt que de procéder à l'identification d'équipes scientifiques d'intérêt puis signatures de conventions de gré à gré. Malgré le retrait du consortium coordonné par l'IPL, le Gouvernement reste néanmoins déterminé à ce que les études qui permettront de faire progresser les connaissances sur les propriétés toxicologiques du glyphosate soient réalisées. Aussi, de nouvelles modalités de mise en œuvre de ces études sont en cours de réflexion.

Maladies

Crédits attribués au budget de la recherche sur la maladie de Lyme

31443. – 28 juillet 2020. – **M. Vincent Descoeur*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes, compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la

publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme

31445. – 28 juillet 2020. – **M. Marc Le Fur*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront « fléchés ».

Maladies
Maladie de Lyme

31446. – 28 juillet 2020. – **Mme Nicole Trisse*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes, compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de Lyme

31447. – 28 juillet 2020. – **M. Christophe Naegelen*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de lyme - errance thérapeutique

31448. – 28 juillet 2020. – **M. Richard Ramos*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront « fléchés ».

Maladies
Recherche sur la maladie de Lyme

31450. – 28 juillet 2020. – **M. Laurent Garcia*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Soutien de la recherche sur la maladie de Lyme

31451. – 28 juillet 2020. – **M. Pierre Morel-À-L'Huissier*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Borréliose de Lyme

31643. – 4 août 2020. – **M. Jean-Yves Bony*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs

incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés. **– Question signalée.**

Maladies

Diagnostic et prise en charge de la maladie de Lyme

31644. – 4 août 2020. – **Mme Maud Petit*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies

Errance thérapeutique des malades de la borréliose de Lyme

31645. – 4 août 2020. – **Mme Marie-Christine Dalloz*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France a connu une recrudescence depuis 2014, selon les chiffres fournis par le réseau de surveillance Sentinelles. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes en raison de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire de plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. De nombreuses incertitudes demeurent donc sur le sujet : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies

Errance thérapeutique des personnes atteintes de la maladie de Lyme

31646. – 4 août 2020. – **M. Jacques Marilossian*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Inquiétudes légitimes des personnes atteintes de la maladie de Lyme

31647. – 4 août 2020. – **M. Dino Cinieri*** appelle l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les légitimes inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique, en particulier dans le département de la Loire. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de Lyme

31648. – 4 août 2020. – **M. Bernard Perrut*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de Lyme

31649. – 4 août 2020. – **M. Martial Saddier*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de Lyme

31650. – 4 août 2020. – **Mme Anne Brugnera*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du

délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Recherche sur la maladie de Lyme

31652. – 4 août 2020. – **Mme Jeanine Dubié*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Soutien de la recherche sur la maladie de Lyme

31655. – 4 août 2020. – **M. Frédéric Reiss*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Crédits attribués au budget de la recherche sur la maladie de Lyme

31814. – 11 août 2020. – **M. Pierre Vatin*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prises en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes, compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et à la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme

31815. – 11 août 2020. – **M. Xavier Breton*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et à la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Maladie de Lyme et errance thérapeutique

31817. – 11 août 2020. – **Mme Christine Pires Beaune*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme en France, telle que surveillée par le réseau Sentinelles, a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont : la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, elle lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés.

Maladies
Recherche sur la maladie de Lyme

31820. – 11 août 2020. – **M. Stéphane Testé*** alerte **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les vives inquiétudes des personnes atteintes de la maladie de Lyme et des personnes qui, faute de dépistage et de prise en charge, se trouvent en errance thérapeutique. La borréliose de Lyme (ou maladie de Lyme) a connu une recrudescence depuis 2014. Son diagnostic et sa prise en charge sont complexes compte tenu de la diversité des symptômes associés (manifestations arthritiques, neurologiques, dermatologiques) et du délai parfois long de plusieurs mois voire plusieurs années entre la piqûre et l'apparition des symptômes. Plusieurs incertitudes et non-réponses demeurent sur le sujet dont la fiabilité des tests sérologiques dont il existe plusieurs générations ; la non-reconnaissance officielle du syndrome persistant polymorphe post-piqûre de tique (SPPT) ; la publication de recommandations contradictoires par rapport à celles de la HAS ; l'insuffisance de moyens accordés aux travaux de recherche, à la formation et la sensibilisation des médecins sur cette maladie. Aussi, en réponse aux inquiétudes des patients, il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir la recherche sur cette maladie, quels moyens seront attribués et comment ils seront fléchés. **– Question signalée.**

Réponse. – En 2016, le ministère chargé de la santé a mis en place un plan de lutte contre la maladie de Lyme et autres maladies transmissibles par les tiques. Ce plan a pour objectifs de renforcer la prévention, d'apporter une solution à l'errance des patients par la mise à jour des recommandations et l'organisation de consultations spécialisée, et de mobiliser la recherche. L'orientation de la recherche en France est le résultat de concertations entre de nombreuses parties prenantes, dont le ministère en charge de la santé. Pour sa part, la direction générale de la santé (DGS) entretient des contacts fréquents avec l'institut national de la santé et de la recherche médicale pour s'assurer de la bonne coordination des projets de recherche et leur cohérence avec le plan national de lutte contre les maladies vectorielles à tiques. Le centre national de référence des Borrelia poursuit des travaux de recherche sur de nouveaux moyens diagnostiques, plus performants que les tests sérologiques qui conservent une

utilité. La Haute autorité de santé a élaboré, avec le concours d'associations de soutien aux malades et de sociétés savantes, des recommandations de bonne pratique, publiées en 2018 et en cours d'actualisation. Conformément au plan national, la DGS et la direction générale de l'offre de soins (DGOS) ont mis en place une nouvelle organisation des soins, à plusieurs niveaux, depuis le médecin généraliste jusqu'à des centres de référence pour une expertise de haut niveau. Cinq centres de référence pour la prise en charge clinique des maladies vectorielles à tique ont récemment été désignés, et les agences régionales de santé dresseront d'ici à la fin de l'année, les listes des centres de compétence pluridisciplinaires dans chaque région. Cette organisation des soins poursuit le double objectif d'apporter aux patients le diagnostic le plus précis et la meilleure solution thérapeutique, et de mener, à partir de l'observation de l'ensemble des dossiers des patients, des études scientifiques sur la pathologie elle-même, ses formes cliniques, l'apport des examens biologiques et la réponse au traitement. Les résultats les plus importants seront partagés avec la communauté médicale pour le bénéfice des patients. La formation continue des professionnels de santé sur le sujet des maladies vectorielles à tiques est une autre des missions importantes des centres de référence désignés par le ministère. Tous ces centres fonctionnent dans le respect des principes de déontologie et de démocratie sanitaire, et évaluent la satisfaction des patients. Ce dispositif constitue une réelle avancée dans la prise en charge des patients et dans la compréhension des mécanismes de la maladie.

Santé

Généralisation des programmes d'éducation thérapeutique

31723. – 4 août 2020. – **Mme Marie-Pierre Rixain** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le cas des programmes d'éducation thérapeutique du patient (ETP). Les ETP sont prévus par les articles L. 1161-1 et suivants du code de la santé publique, selon lequel l'éducation thérapeutique s'inscrit dans le parcours de soins du patient. Elle a pour objectif de rendre le patient plus autonome en facilitant son adhésion aux traitements prescrits et en améliorant sa qualité de vie. Dans le parcours de soins d'un patient, l'entourage familial joue un rôle prépondérant car certaines pathologies ne peuvent être soignées sans une formation adaptée délivrée aux parents, grands-parents, frères et sœurs et conjoints. C'est notamment le cas de la schizophrénie, qui touche 600 000 personnes en France et 1,5 millions de personnes en comptant leur famille. Des programmes spécifiques destinés à l'entourage familial existent pour leur permettre de mieux appréhender cette maladie chronique du cerveau et de favoriser la guérison des personnes touchées. Ces programmes ne sont pas directement destinés aux patients bien qu'ils aient un effet bénéfique démontré sur l'évolution de la maladie. L'article L. 1161-3 mentionne bien l'entourage familial mais pas les décrets d'application. De ce fait, mais également par une grande méconnaissance de la schizophrénie aussi bien au sein du grand public que parmi les administrations et les professionnels de santé, les ETP destinés à l'entourage des patients sont très peu mis en œuvre par les agences régionales de santé. Pourtant, l'exemple de l'ARS d'Île-de-France montre, avec la schizophrénie, que la validation de ces ETP correspond à une demande très forte de la part des familles car le taux de rechute diminue considérablement chez les malades. Pour ces raisons, elle lui demande de préciser les intentions du Gouvernement pour favoriser la validation d'ETP à destination des familles par les ARS.

Réponse. – Le ministère chargé de la santé consacre une place importante à l'éducation thérapeutique du patient (ETP).En effet, 82,5 millions d'euros ont été consacrés en 2019, sur le fonds d'intervention régional, à l'éducation thérapeutique du patient. L'ETP fait partie de la prise en charge à long terme. Elle vise à aider les patients à acquérir ou maintenir les compétences dont ils ont besoin pour gérer au mieux leur vie avec une maladie chronique. Elle est un processus permanent, qui est adapté à l'évolution de la maladie et au mode de vie du patient. Dans cet objectif, l'éducation thérapeutique du patient permet au patient d'acquérir ou de maintenir des compétences d'autosoins mais aussi des compétences d'adaptation. Dans la mesure où l'éducation thérapeutique du patient est centrée sur le patient, elle ne peut donc pas être un parcours éducatif à la seule destination des aidants. Les proches ont bien sûr toute leur place à côté du patient dans le cadre de la démarche d'éducation thérapeutique du patient. En effet, ils sont associés à la démarche si le patient souhaite les impliquer dans l'aide à la gestion de sa maladie.

Maladies

Les enjeux liés au glaucome et à la perte d'autonomie

31982. – 1er septembre 2020. – **M. Gérard Cherpion** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les enjeux liés au glaucome et à la perte d'autonomie. En France, près de 1,2 million de personnes sont atteintes d'un glaucome. Cette maladie oculaire se caractérise par son évolution longtemps asymptomatique : l'atteinte commence à la périphérie du champ visuel et le patient n'est affecté que lorsque la vision centrale est

concernée, à un stade déjà évolué entraînant d'importantes situations de dépendance et de handicap. Un glaucome chronique non traité évolue de manière inéluctable vers la déficience visuelle et la cécité en quelques années. Un traitement mal suivi ou non efficace peut entraîner une dégradation de la pathologie et une augmentation des coûts associés. Alors que le taux de prévalence atteint 10 % chez les plus de 70 ans, la pathologie serait responsable de 10 à 15 % des taux de cécité soit environ 15 000 cas. Au regard du vieillissement de la population et du manque d'information sur le sujet dans le débat public, cette maladie deviendra de plus en plus fréquente. D'après les chiffres du rapport OMS sur la vision d'octobre 2019, le nombre de personnes atteintes du glaucome devrait augmenter de 25 % entre 2020 et 2030. À un stade avancé de la maladie, le handicap fonctionnel pour les patients glaucomateux devient gênant dans la vie courante : perte de mobilité, diminution des déplacements, difficultés dans les activités du quotidien (lecture, marche dans la rue, repas…) ou encore augmentation du risque de chute, d'hospitalisation et d'isolement. Les coûts directs et indirects de ce handicap, ainsi que le poids important pour les aidants, en sont préoccupants. Si la Haute autorité de santé a inscrit à son programme de travail en 2018 l'élaboration de recommandations de bonnes pratiques liées au diagnostic et à la prise en charge du glaucome, dont les résultats sont toujours attendus, les enjeux liés au glaucome et plus largement aux déficiences visuelles ne sont aujourd'hui pas pris en compte dans les discussions actuelles sur la réforme du grand âge et de l'autonomie. À cet égard, il souhaiterait connaître les mesures qu'entend prendre le Gouvernement pour lutter contre ce fléau du grand âge que représente le glaucome.

Réponse. – Le ministère des solidarités et de la santé a saisi la Haute autorité de santé pour engager les travaux sur le diagnostic et la prise en charge du glaucome. L'ensemble des troubles visuels liés au vieillissement sont en outre identifiés comme une priorité de la stratégie de prévention de la perte d'autonomie « Vieillir en bonne santé ». La mesure 11 de la stratégie de prévention de la perte d'autonomie 2020-2022 prévoit la définition de repères pour le dépistage des troubles de la vision associés au vieillissement (presbytie, glaucome, dégénérescence maculaire liée à l'âge) et l'orientation vers un spécialiste. Une autre mesure prévoit l'expérimentation du programme ICOPE (Integrated Care for Older People). Ce programme de dépistage multidimensionnel du déclin fonctionnel inclut l'identification des troubles visuels. La stratégie « Vieillir en bonne santé » répond donc à ces préoccupations avec la programmation d'actions qui sont d'ores et déjà en cours de déclinaison.

Assurance maladie maternité
Prise en charge des frais de transport en ambulance bariatrique

32237. – 22 septembre 2020. – **M. Erwan Balanant*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la prise en charge des frais de transport en ambulance bariatrique. Le transport sanitaire bariatrique des personnes souffrant d'obésité ou en situation de handicap suppose un véhicule doté d'un équipement spécifique et d'une équipe dédiée composée de quatre personnes. Si le recours à un moyen de transport sanitaire dit « classique » est remboursable par l'assurance maladie, le surcoût en ambulance bariatrique n'est pas pris en charge par la sécurité sociale, y compris lorsque le patient présente une prescription médicale en ce sens. Dès lors, le reste à charge pour les patients devant recourir à ce transport peut être conséquent, notamment si ces derniers souffrent de pathologies chroniques nécessitant un suivi médical régulier et des rendez-vous fréquents dans les établissements hospitaliers. Ce défaut de prise en charge financière des frais de transports en ambulance bariatrique peut rendre difficile l'accès aux soins des personnes handicapées ou obèses, qui ne disposent pas des moyens financiers pour supporter le surcoût. Aussi, il souhaite savoir quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à cette situation discriminante.

Assurance maladie maternité
Prise en charge des frais d'ambulance pour les personnes souffrant d'obésité

32689. – 6 octobre 2020. – **Mme Alexandra Valetta Ardisson*** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la prise en charge des frais de transports pour les personnes obèses. Mme la députée a été saisie à ce sujet par une entreprise d'ambulances de sa circonscription qui a soulevé une iniquité de traitement entre les patients qu'elle transporte. S'il est vrai que les frais de transport en ambulance pour les personnes souffrant d'obésité sont pris en charge par l'assurance maladie, ils ne le sont qu'en partie. En effet, un reste à charge pouvant atteindre plusieurs centaines d'euros reste à leurs frais. Selon l'assurance maladie, dans le cadre des frais de transport pour des personnes obèses, le transporteur utilise une ambulance spécifique avec un équipage supplémentaire et facture ce supplément à l'assuré. Or ces factures sont rejetées par l'assurance maladie en raison de ce supplément. Les modalités de facturation de ce supplément, afin d'éviter tout rejet de facture, sont décrites dans l'annexe 6 du cahier des charges de la norme B2. Les patients souffrant d'obésité qui subissent une pathologie

certaine doivent, au même titre que d'autres patients, se rendre fréquemment en établissement hospitalier pour diverses consultations voire hospitalisations. À chaque déplacement, le reste à charge pour ces patients est très élevé et peut s'avérer impossible à supporter. La non prise en charge de l'intégralité des frais de transports pour les personnes souffrant d'obésité semble injuste et pourrait être envisagée comme une rupture d'égalité. Aussi, elle lui demande ce qu'il envisage de faire pour que les malades souffrant d'obésité puissent bénéficier d'une réelle prise en charge des frais de transport en ambulance bariatrique et être traités comme n'importe quel autre malade.

Réponse. – L'accès aux soins de l'ensemble des assurés dont l'une des conditions est de pouvoir se rendre sur le lieu où sont dispensés leurs soins constitue une priorité du ministère des solidarités et de la santé. Ainsi, la prise en charge des patients obèses a connu de grandes évolutions grâce aux plans obésité mis en place ces dernières années. Dès 2013, les 37 centres spécialisés de l'obésité ont été équipés d'une ambulance bariatrique pouvant transporter les patients avec les besoins spécifiques liés à cette pathologie. Le Gouvernement est conscient de l'insuffisance de l'offre actuelle et des difficultés d'accès à ces prestations, notamment en raison des suppléments tarifaires facturés aux patients lorsqu'ils doivent faire appel à des transporteurs privés et non remboursés par l'Assurance maladie. Le ministre des solidarités et de la santé a demandé à la Caisse nationale de l'Assurance Maladie de travailler à la définition d'un modèle économique et tarifaire adapté à ce type de transport et permettant d'inciter les transporteurs à développer une offre de transport bariatrique. Ces négociations sont en cours. Les travaux concernant le transport bariatrique en particulier demandent un temps d'expertise spécifique qui conduiront à un accord prochain entre transporteurs et assurance maladie. Ces nouvelles modalités de rémunération devront entrer en vigueur dans le courant de l'année 2021. Enfin, le ministère chargé de la santé s'appuiera sur l'état des lieux de l'offre en transport bariatrique qu'une enquête doit permettre de documenter dans les prochains mois, afin de mettre à disposition un annuaire de l'offre et des équipements disponibles. Il s'agit de renforcer, tant la structuration de cette offre, que sa lisibilité. C'est un des engagements portés dans la feuille de route 2019-2022 « Prise en charge des personnes en situation d'obésité ».

Pharmacie et médicaments
Pharmacie - Transfert d'officines

32386. – 22 septembre 2020. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conditions de transfert des officines de pharmacie en milieu rural. En effet, aux termes de l'article 1er de l'ordonnance n° 2018-3 du 3 janvier 2018, il n'est possible de transférer une officine dans une commune de moins de 2 500 habitants que lorsque la dernière officine présente a cessé définitivement son activité et qu'elle desservait jusqu'alors une population au moins égale à 2 500 habitants. Or, dans certaines zones rurales, un transfert dans une commune de moins de 2 500 habitants ne bénéficiant pas d'officine peut s'avérer pertinent si l'on veut garantir aux habitants la possibilité d'avoir accès à une pharmacie sans faire trop de kilomètres et ce, sans déstabiliser le maillage officinal. Il vient donc lui demander si le Gouvernement compte assouplir les conditions de transfert des officines de pharmacie dans les communes de moins de 2 500 habitants afin de permettre un meilleur aménagement du territoire et d'améliorer l'offre de soins et l'égalité d'accès aux soins.

Réponse. – L'ordonnance n° 2018-3 du 3 janvier 2018 relative à l'adaptation des conditions de création, transfert, regroupement et cession des officines de pharmacie a prévu des dispositions qui visent notamment à prévenir l'apparition de territoires pour lesquels l'accès de la population aux médicaments ne serait pas satisfaisant et à préserver cet accès lorsqu'il est fragilisé. A ce titre, dans les territoires au sein desquels l'accès au médicament n'est pas assuré de manière satisfaisante, des transferts ou des regroupements d'officines pourront être autorisés vers un ensemble de communes contiguës et dépourvues d'officine, dès lors que le quota de 2 500 habitants requis est atteint de manière globalisée et que l'une des communes comprend au moins 2 000 habitants. Par ailleurs, les officines déjà installées dans ces territoires bénéficieront de facilités de transfert en vue de se rapprocher, par exemple, d'une maison de santé pluri professionnelle. Ces territoires seront identifiés par l'Agence régionale de santé (ARS) selon une méthodologie définie par décret. Des travaux sont en cours avec les ARS. Toutefois, en raison de leur forte mobilisation dans la gestion de la crise sanitaire liée au Covid 19, le calendrier d'achèvement de ses travaux s'en trouve retardé. Les services du ministère des solidarités et de la santé sont mobilisés sur ce sujet et attentifs quant à l'attente des acteurs et des collectivités locales.

TOURISME, FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER ET FRANCOPHONIE

Étrangers
Laissez-passer dérogatoire pour les couples binationaux

32544. – 29 septembre 2020. – **M. Vincent Descoeur** interroge **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 l'effectivité de la procédure dérogatoire mise en place par le Gouvernement pour permettre aux couples binationaux de se retrouver dans le contexte de crise du coronavirus. Le secrétariat d'État au tourisme et aux Français de l'étranger a en effet annoncé le 8 août 2020 qu'une solution avait été trouvée pour permettre aux couples binationaux non mariés et non pacsés, séparés par la fermeture des frontières, de se retrouver grâce à un laissez-passer dérogatoire délivré sous certaines conditions par les consulats français du pays d'origine du conjoint. Les candidats à ce laissez-passer font toutefois état d'une procédure lourde, de délais d'instruction anormalement longs, de refus non motivés et constatent que ces laissez-passer ne sont en réalité que très rarement délivrés, en particulier pour les couples n'ayant pas de date de mariage prévue. C'est pourquoi il l'interroge sur les améliorations que le Gouvernement entend apporter à ce dispositif pour en assurer l'efficience.

Réponse. – La procédure en place depuis le début de la crise sanitaire et permettant aux couples (mariés, pacsés ou justifiant d'une vie commune -concubins-) binationaux de se retrouver en France grâce à l'attestation de déplacement vers la France métropolitaine ne permet effectivement pas à nos compatriotes ayant une relation sentimentale (non matérialisée par un mariage, un pacs, un acte de concubinage ou une résidence commune) de retrouver en France leur partenaire étranger. Néanmoins, sensibles à la situation difficile de ces personnes séparées par la situation sanitaire, le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères et le Ministère de l'Intérieur, sur des directives internes du gouvernement français, ont mis en place une procédure dérogatoire d'entrée en France qui s'applique aux ressortissants étrangers qui sont en mesure de justifier auprès du consulat compétent à raison de leur lieu de résidence, d'une relation sentimentale avec un ressortissant français établi en France, relation stable (existant depuis 6 mois ou plus avant la fermeture des frontières) et ayant effectué au moins un précédent séjour en France. La possibilité de retour dans le pays de résidence et la présentation d'un billet retour sont également requis. Une autorisation d'entrée leur est délivrée à titre exceptionnel pour un séjour en France d'une durée maximum de 90 jours. Les détenteurs de ce laissez-passer restent soumis aux règles applicables en matière d'entrée et de séjour en France (notamment l'obligation éventuelle de visa en fonction de la nationalité) et en matière sanitaire (présentation des résultats d'un test RT-PCR ou obligation de test à l'arrivée selon le pays d'origine). Depuis la mise en place de cette procédure, et à la date du 20 octobre, quelque 600 laissez-passer ont ainsi été délivrés à des étrangers pour leur permettre de retrouver leur partenaire français, alors que les restrictions des déplacements internationaux imposées par la crise sanitaire mondiale les maintenaient séparés depuis de longs mois.

Étrangers
Laissez-passer pour les couples binationaux séparés par la crise sanitaire

32754. – 6 octobre 2020. – **M. Robin Reda** interroge **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 la situation des couples binationaux, non mariés ou non pacsés, séparés par les restrictions de déplacements dues à la crise sanitaire. Cette situation est vécue par nombreux citoyens séparés de leur conjoint depuis le début de la crise. La date de réouverture des frontières étant à ce jour inconnue, les couples séparés se trouvent dans une grande incertitude quant à leurs retrouvailles. Cette situation est en décalage avec le fait que les déplacements professionnels sont autorisés. Les couples binationaux non mariés et non pacsés sont ainsi assimilés aux touristes, dont les déplacements sont considérés comme non-indispensables. Ces séparations, qui ont commencé pour de nombreux couples il y a plus de sept mois, ne sauraient durer davantage. Plusieurs semaines après des annonces gouvernementales en ce sens, il souhaite donc savoir quelles mesures seront prises pour instruire rapidement les dossiers de demande de laissez-passer.

Réponse. – Depuis le début de la crise sanitaire, les couples (mariés, pacsés ou justifiant d'une vie commune -concubins-) binationaux peuvent se retrouver en France, les conjoints étrangers faisant partie des catégories autorisées à entrer en France, munis -s'ils viennent d'un pays hors UE et identifié comme zone de circulation de l'infection du SARS-CoV-2-, de l'attestation dérogatoire vers la France métropolitaine, qui peut être téléchargée sur le site du ministère de l'Intérieur. Ils doivent également être porteurs d'une déclaration sur l'honneur attestant qu'ils ne présentent pas de symptômes d'infection à la Covid-19. Ces personnes demeurent soumises aux règles

applicables en matière d'entrée et de séjour, notamment l'obligation éventuelle de visa en fonction de la nationalité (les visas pour les conjoints font d'ailleurs l'objet d'un traitement prioritaire par nos consulats). Cette procédure ne permettait donc pas à nos compatriotes ayant une relation sentimentale (non matérialisée par un mariage, un pacs, un acte de concubinage ou une résidence commune) de retrouver en France leur partenaire étranger. Néanmoins, sensibles à la situation difficile de ces personnes séparées par la situation sanitaire, le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères et le Ministère de l'Intérieur, sur des directives internes du gouvernement français, ont mis en place une procédure dérogatoire d'entrée en France qui s'applique aux ressortissants étrangers qui sont en mesure de justifier auprès du consulat compétent à raison de leur lieu de résidence, d'une relation sentimentale avec un ressortissant français existant depuis au moins 6 mois avant la fermeture des frontières et ayant effectué au moins un précédent séjour en France. La possibilité de retour dans le pays de résidence et la présentation d'un billet retour sont également requis. Une autorisation d'entrée leur est délivrée à titre exceptionnel pour un séjour en France d'une durée maximum de 90 jours. Les détenteurs de ce laissez-passer restent soumis, là encore, aux règles applicables en matière d'entrée et de séjour en France (notamment l'obligation éventuelle de visa en fonction de la nationalité). Depuis la mise en place de cette procédure, et à la date du 20 octobre, quelque 600 laissez-passer ont ainsi été délivrés à des étrangers pour leur permettre de retrouver leur partenaire français, alors que les restrictions des déplacements internationaux imposées par la crise sanitaire mondiale les maintenaient séparés depuis de longs mois.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

Fonctionnaires et agents publics
Fonctionnaires sans affectation

21483. – 16 juillet 2019. – **M. Dino Cinieri*** demande à M. le ministre de l'action et des comptes publics de bien vouloir lui préciser, année par année depuis 2012, le nombre de fonctionnaires sans affectation, toutes catégories confondues (préfets, sous-préfets, ambassadeurs, etc.) et le coût global annuel que cela a représenté chaque année pour les finances publiques. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Fonctionnaires et agents publics
Fonctionnaires sans affectation

21484. – 16 juillet 2019. – **M. Pierre Cordier*** demande à M. le ministre de l'action et des comptes publics de bien vouloir lui préciser, année par année depuis 2012, le nombre de fonctionnaires sans affectation, toutes catégories confondues (préfets, sous-préfets, ambassadeurs, etc.) et le coût global annuel que cela a représenté chaque année pour les finances publiques. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Tout fonctionnaire en activité tient de son statut le droit de recevoir une affectation correspondant à son grade. Il s'agit d'une « *règle fondamentale* » du statut des fonctionnaires (CE ass. 11 juill. 1975, Ministre de l'Education nationale c/ Dame Said, n° 95293, rec. p. 424), qui impose à l'administration l'obligation de fournir à « *tout fonctionnaire en activité (…), dans un délai raisonnable, une affectation correspondant à son grade*. » (CE sect. 6 nov. 2002, M. Guisset, n° 227147 244410, A, rec. p. 376). La situation dans laquelle un fonctionnaire peut se retrouver temporairement dépourvu d'affectation est donc nécessairement exceptionnelle et transitoire. Afin de tenir compte des spécificités liées à la pluralité des administrations employeurs dans les fonctions publiques territoriale et hospitalière, il existe toutefois des dispositions statutaires permettant de prendre en compte la situation des fonctionnaires qui se retrouvent dépourvus d'emploi, du fait notamment de la suppression de celui qu'ils occupaient précédemment. Ces fonctionnaires sont alors placés dans une position statutaire spécifique. L'article 97 de la loi 84-53 du 26 janvier 1984 relatif à la fonction publique territoriale prévoit ainsi le maintien en surnombre, au sein de la collectivité ou de l'établissement, pendant une durée maximale d'un an, du fonctionnaire dont l'emploi est supprimé puis la prise en charge par le Centre national de la fonction publique territoriale ou le centre de gestion dont relève la collectivité ou l'établissement. L'article 50-1 de la loi 86-33 du 9 janvier 1986 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique hospitalière prévoit quant à lui la possibilité de placer en recherche d'affectation les directeurs d'hôpitaux et les directeurs de soins, qui sont alors pris en charge par le Centre national de gestion pour une durée maximale de deux ans. Dans la fonction publique de l'Etat, aucune disposition spécifique ne régit la situation des fonctionnaires temporairement dépourvus d'une affectation pérenne. S'agissant des ambassadeurs, des préfets et des sous-préfets, si certains d'entre eux ne sont pas affectés dans un poste de chef de mission diplomatique ou un poste territorial, ils ne sont pas pour autant dépourvus

d'affectation. Les statuts particuliers propres à ces corps prévoient en effet la possibilité de leur confier d'autres « *missions auprès des pouvoirs publics* ». Ainsi, l'article 15 du décret 64-260 relatif au statut du corps des sous-préfets prévoit que les membres de ce corps peuvent être placés en position hors-cadre pour accomplir « *les missions qui leur sont confiées auprès des pouvoirs publics* ». Le décret n° 64-805 du 29 juillet 1964 fixant les dispositions réglementaires applicables aux préfets prévoit que les préfets peuvent être nommés « *membres du Conseil supérieur de l'appui territorial et de l'évaluation* », « *conseillers du Gouvernement pour accomplir des missions auprès des pouvoirs publics* » ou « *affectés à l'administration centrale du ministère de l'intérieur et des outre-mer pour y exercer une mission auprès du Gouvernement ou en cabinet ministériel.* ». Enfin, le décret n° 69-222 du 6 mars 1969 relatif au statut particulier des agents diplomatiques et consulaires prévoit également la possibilité de confier des missions spécifiques aux ambassadeurs « *mis à la disposition du ministre des affaires étrangères en qualité de conseillers diplomatiques du Gouvernement* ». En ce qui concerne les autres corps de l'encadrement supérieur, du fait du caractère exceptionnel et transitoire de la situation d'absence d'affectation, dépourvue d'existence juridique, il n'a pas été mis en place de procédure dédiée au recensement des personnes se trouvant dans cette situation au sein des structures ministérielles. Les services des ressources humaines des différents départements ministériels assurent toutefois un suivi qualitatif régulier de leurs cadres afin de permettre aux agents qui se trouveraient en recherche d'une affectation de retrouver rapidement une affectation correspondant à leur expérience, leurs compétences et leurs projets professionnels. Ce suivi, assuré par les délégués à l'encadrement supérieur dans le cadre des plans managériaux mis en place au sein de chaque département ministériel, a notamment pour objet une sensibilisation des agents en détachement, disponibilité ou autres positions pouvant amener à un retour prématuré dans la structure d'origine et en un accompagnement proposé pour faciliter la recherche de poste et aider l'agent à se préparer aux différentes phases de recrutement. Dans le cadre de ce suivi, des missions temporaires d'expertise peuvent également être proposées aux fonctionnaires qui se trouvent temporairement dépourvus d'affectation pérenne. Ces missions temporaires permettent à l'administration de solliciter les compétences et les expertises de ces cadres. En assurant ce suivi qualitatif et en confiant ces missions temporaires aux agents pouvant être en recherche d'affectation, l'administration s'assure que le coût financier d'une telle situation, transitoire et exceptionnelle, demeure marginal au regard de la masse salariale de l'Etat qui s'établit en 2019 à 88,3 milliards d'euros.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Pollution

Pollution en mer du Nord

15718. – 1er janvier 2019. – **M. Fabien Matras*** appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la question du traitement des armes chimiques reposant dans les fonds des mers du Nord. A la fin de la Première et de la Seconde Guerre mondiale, les Alliés ont décidé de couler les armes chimiques issues de chacun des conflits mondiaux. Au total, se sont ainsi plus de trois milliards de tonnes de produits qui se sont accumulés dans les fonds marins comprenant, entre autre, du gaz moutarde, de la chloropicrine, du phosgène, du diphosgène et des substances à base d'arsenic. Ces substances sont entreposées dans des conteneurs qui se détériorent depuis cent ans et risquent de laisser s'échapper ces substances. Sur les 120 lieux d'immersion d'armes conventionnelles contenant des métaux lourds et autres substances dangereuses recensés par l'OSPAR, 64 d'entre eux concerneraient les côtes françaises. Les dernières estimations scientifiques mettent en exergue le fait que seulement 16 % des substances entreposées suffiraient à éradiquer toute vie dans les mers pendant des siècles. Pourtant, les données sur ce futur problème environnemental majeur sont encore peu nombreuses au niveau national, pour estimer avec pertinence les risques encourus et leur échéance. A cet égard, Il lui demande quels dispositifs d'analyse, de recensement et quels moyens de dépollution le Gouvernement compte mettre en œuvre au niveau national pour lutter contre ce risque. Par ailleurs, il souhaiterait également savoir quelles sont les mesures de coopérations internationales à l'étude. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Mer et littoral

Dangers en mer du Nord et Baltique des munitions chimiques des deux guerres

15881. – 15 janvier 2019. – **M. Christian Hutin*** alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences dramatiques que vont entraîner en mer du Nord et en Baltique, les trois milliards de tonnes d'armes chimiques et conventionnelles qui furent coulées afin de s'en débarrasser, suite aux deux conflits

mondiaux. Le littoral dunkerquois semble parmi les plus menacés par ce qui peut se transformer en catastrophe écologique et sanitaire de très grande ampleur. Aujourd'hui, ces déversements restent méconnus mais les conséquences environnementales sont graves. Les barils qui les confinent mettent entre 80 et 100 ans à rouiller. Ils commencent actuellement à diffuser leur poison dans la mer. Il suffirait que 16 % des substances s'échappent pour éradiquer toute forme de vie pendant des siècles. Les scientifiques prédisent une catastrophe sans précédent… En Europe, la France est le pays le plus touché pour la période 1914-1918 et l'Allemagne pour la période 1939-1945. Entre ces deux pays, les fonds marins qui longent le littoral belge forment un vaste tapis de bombes toxiques et de faible profondeur. Face à ce danger, il souhaite connaître les mesures d'urgence qu'il compte prendre tant au niveau national qu'international pour conjurer cette menace, une vaste coopération entre les pays concernés étant une obligation indispensable. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Mer et littoral

Pollution de la mer du Nord

15882. – 15 janvier 2019. – **Mme Marielle de Sarnez*** attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la pollution chimique et par métaux lourds de la mer du Nord, résultant des actions militaires survenues lors des deux guerres mondiales. Plusieurs dizaines de tonnes de substances chimiques, gaz moutarde, arsenic, chloropicrine, métaux lourds, ont ainsi déversées dans cette zone, comme dans la mer Baltique. Soixante-dix ans après, le risque de libération de ces produits devient patent, du fait de la rouille et de l'érosion prévisibles de tonneaux. D'après une étude russe produite au début des années 2000, la libération de ces poisons est envisageable dès 2020. Plus d'une centaine de sites d'immersion concerne la mer du Nord dont 64 sont situées aux larges des côtes françaises. Elle lui demande par conséquent si un plan d'action va être mis en place afin de contenir une pollution qui s'avère d'une ampleur exceptionnelle, susceptible de détruire toute forme de vie dans la mer du Nord, menaçant ainsi tout l'écosystème de cette partie du territoire national. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Produits dangereux

Immersion volontaire de munitions au fond de la Manche

16627. – 5 février 2019. – **M. Pierre-Henri Dumont*** attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'immersion volontaire de munitions par l'armée française à la suite des deux guerres mondiales, le long des côtes de la Manche. À l'issue des deux conflits mondiaux, les pays belligérants ont volontairement immergé leur stock considérable de munitions et d'armes chimiques, au fond des mers du nord. Dans un contexte où l'effort financier se concentrait sur la reconstruction du pays, cette solution, à la discrétion de l'autorité militaire, peu coûteuse, rapide et sûre, ne souffrait alors d'aucune contestation. Ces centaines de millions de tonnes de munitions qui reposent, notamment, au fond de la Manche et le long des côtes, représentent aujourd'hui une menace écologique et sanitaire dont il convient de s'alarmer. Sous l'effet de la corrosion et du temps, les épaves et leurs cargaisons se désagrègent lentement, laissant désormais s'échapper leur contenu toxique. À ce titre, il suffirait que 16 % des substances se répandent pour éradiquer toute forme de vie aquatique pendant plusieurs siècles. À cette contamination potentielle des eaux s'ajoute le risque encouru par les professionnels de la mer dans l'exercice de leur activité, du fait de munitions encore actives remontant à la surface. Ainsi, il n'est pas rare désormais qu'un pêcheur remonte dans ses filets un obus ou une caisse de munitions. Face à cette situation, il l'interroge sur les mesures qu'entend prendre le Gouvernement afin de remédier à cette situation et d'éviter la catastrophe environnementale et sanitaire qui s'annonce. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, des quantités importantes de munitions conventionnelles et chimiques d'origines diverses, notamment allemandes, ont été déversées par les belligérants dans plusieurs zones maritimes. Les plus problématiques sont celles situées en Mer du Nord et en Mer Baltique, car les munitions y sont immergées à faible profondeur. De telles pratiques étaient courantes à l'époque, nous n'avons toutefois pas connaissance d'immersions d'armes chimiques allemandes issues de la Seconde Guerre mondiale dans les eaux territoriales françaises. Les experts estiment que les risques que font peser ces armes immergées, sur l'environnement et sur la sécurité des populations, sont à ce stade difficiles à évaluer, faute d'études scientifiques précises sur leur état de détérioration et sur le comportement de ces agents dans les conditions physico-chimiques particulières de leur immersion. Cependant, sur la base de l'étude des munitions remontées fortuitement, ils estiment que l'état de conservation des stocks connus est globalement moins dégradé que ce que l'on pouvait craindre. Afin de traiter cette question, la commission d'Helsinki, la convention pour la protection de l'Atlantique

du nord-est et le conseil de l'Europe ont pris un certain nombre d'initiatives qui n'ont, à ce jour, abouti à aucune recommandation concrète ou engageante. Toutefois, consciente de cette problématique, la France étudie, sous l'égide du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, la mise en place de travaux interministériels sur plusieurs années, visant d'une part, à disposer d'une cartographie précise des zones concernées et de la nature des munitions immergées et d'autre part, à recueillir des informations scientifiques fiables, y compris auprès des autres pays qui sont confrontés aux mêmes problématiques, sur l'évolution des munitions dans l'eau de mer et le comportement de leur contenu en cas de fuite. Une réflexion sur la modélisation du vieillissement de ces objets est également initiée et sera, en fonction des possibilités, corrélée avec les observations qui pourront être pratiquées in situ. Dans un second temps, et une fois les potentielles zones à risques identifiées, l'opportunité de mettre en place une surveillance environnementale ponctuelle sera étudiée afin de détecter d'éventuels indices de pollution. Ces éléments techniques seront utilisés pour compléter les dispositifs de protection civile et environnementale existants.

Énergie et carburants
Impossibilité pour les associations de bénéficier de la prime économie d'énergie

18088. – 26 mars 2019. – **M. Robin Reda** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'impossibilité pour les associations de bénéficier de la prime économie d'énergie. La performance énergétique des bâtiments est un enjeu majeur de la transition énergétique. C'est un sujet dont l'État s'est saisi par la mise en place de la prime assurance énergie qui récompense les commanditaires responsables voulant faire de leur habitat un lieu plus sain où la consommation en énergie est maîtrisée. À ce jour, seuls les commanditaires de travaux sont habilités à bénéficier de la prime énergie. Sont considérés comme tels les particuliers, les propriétaires d'un logement en tant que SCI, les copropriétaires, les entreprises ou les administrations rénovant un bâtiment résidentiel en leur possession. Plusieurs associations de sa circonscription prenant en charge la rénovation de bâtiments, notamment historiques et culturels mais pas seulement, l'ont informé de l'impossibilité qui leur est notifiée de pouvoir prétendre à la prime assurance énergie et participer ainsi à la transition écologique.Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet et souhaite que celui-ci prenne la mesure de la situation avec lucidité afin d'y remédier au plus vite. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Ce sont bien les commanditaires des travaux qui peuvent bénéficier des certificats d'économie d'énergie (CEE). Le cadre réglementaire des CEE permet aux associations d'en bénéficier lorsqu'elles sont commanditaires des travaux. Le dispositif des CEE repose sur une obligation d'économies d'énergie imposée aux vendeurs d'énergie qui proposent, dans ce cadre, des aides à la réalisation de travaux d'économies d'énergie. Ils sont libres de déterminer la nature et les modalités de ces aides, dans le respect du cadre réglementaire. Il leur incombe également d'informer les bénéficiaires des conditions et modalités d'obtention de l'incitation.

Énergie et carburants
Hausse du prix du fioul domestique

20482. – 18 juin 2019. – **M. Pierre Morel-À-L'Huissier** attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le prix du fioul domestique. Ce dernier a atteint un plus haut historique de 1,01 euro le litre en octobre 2018. Il a ensuite baissé pour atteindre 0,89 euro le litre en janvier 2019. Mais il a recommencé à augmenter, passant en mai 2019 à 0,96 euro le litre. La mesure de gel de la taxe carbone sur les produits pétroliers n'a ainsi pas suffi à stabiliser le prix du fioul domestique. Or beaucoup de citoyens français, en particulier ceux qui vivent dans les zones rurales, ont besoin de ce carburant pour se chauffer. Pour eux, le prix actuel du fioul représente une charge financière de plus en plus lourde, en plus d'être incompressible. Il demande donc quelles sont les mesures envisagées pour enclencher une baisse du prix du fioul domestique, ou, à tout le moins, le stabiliser.

Réponse. – En octobre 2018, le prix moyen du fioul domestique a atteint un plus haut historique à 1,01 €/L dans un contexte de tensions sur les marchés internationaux du pétrole qui ont généré une hausse brutale des prix produits énergétiques et notamment du fioul domestique. Depuis les prix ont nettement diminué en 2019 et 2020 pour atteindre un prix moyen en septembre 2020 de 0,69 €/L. Le prix du fioul est par nature dépendant des prix du pétrole et donc très volatile, il n'est ni possible ni prévu de réguler ce prix, ce qui conforte l'intérêt de faire des économies d'énergie. Par ailleurs, afin de lutter contre le réchauffement climatique et pour améliorer le pouvoir d'achat des Français, le Gouvernement s'est fixé un objectif ambitieux : zéro chaudière au fioul d'ici dix ans. En 2016, celui-ci était responsable de plus de 10 % de notre consommation de produits pétroliers, et les émissions de gaz à effet de serre associées représentaient plus de trois fois celles des centrales à charbon qu'il a été décidé

d'arrêter d'ici 2022. L'objectif pour les deux années à venir est d'en remplacer 600 000 sur 3 millions par des chaudières à bois, à gaz haute performance ou par des pompes à chaleur, soit plus de 1 milliard d'euros d'aides sur ces deux ans. Changer sa chaudière à énergie fossile pour une chaudière plus performante représente en moyenne une économie de 900 à 1 200 € par an sur la facture de chauffage d'un ménage. Pour répondre au besoin le Gouvernement a lancé le 24 janvier 2019 une prime à la conversion des chaudières. Cette mesure met en œuvre de manière opérationnelle les ambitions de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) qui fixe quatre grands objectifs pour l'avenir énergétique de la France : baisser les consommations d'énergie, tourner le dos aux énergies fossiles, développer les énergies renouvelables et de récupération, maîtriser la facture énergétique des Français. Le déploiement de cette aide est le résultat de plusieurs changements sur les dispositifs existants : accès simplifié aux aides par la construction avec les acteurs privés d'offres commerciales agrégeant les aides de l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat (ANAH), les aides privées versées au titre des CEE, la prime rénovation de l'ANAH et en offrant des solutions pour financer le reste à charge ;réalisation, à la place des ménages, de l'ensemble des démarches administratives ;forte augmentation des aides au titre des CEE (Certificats d'économie d'énergie) ; élargissement de l'éligibilité de ces aides à tous les ménages, sans condition de revenu, et aux remplacements des chaudières à gaz les moins performantes. Il convient en effet de remplacer toutes les chaudières vétustes et pas seulement les chaudières au fioul. Avec ce dispositif, le Gouvernement met en place un cadre réglementaire incitatif dont les entreprises et les particuliers doivent se saisir. Le reste à charge peut par ailleurs être couvert par un prêt à taux zéro (éco-PTZ) qui a été récemment simplifié, ou des prêts des acteurs de l'énergie. Les économies d'énergie réalisées grâce à un nouvel équipement permettent aux Français de réaliser des économies dès la première année, même pour ceux qui ont un reste à charge et un prêt à rembourser. Le dispositif mis en place permet ainsi d'accompagner les français vers une énergie moins carbonée et moins coûteuse. Le plan de relance renforce par ailleurs de manière très importante les aides à la rénovation des logements (isolation, changement de chauffage,…) sur 2021 et 2022.

Développement durable

Appropriation des objectifs de développement durable

22674. – 10 septembre 2019. – **Mme Jennifer De Temmerman** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur la mise en œuvre de l'Agenda 2030 et l'implication du Gouvernement et de l'ensemble des politiques publiques françaises pour contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD). Les objectifs de développement durable (ODD) adopté en 2015 par l'ensemble des États de ONU définissent 17 priorités pour un développement socialement équitable, d'un point de vue environnemental, économiquement prospère, inclusif et prévisible à horizon 2030. Les ODD ont de nombreux atouts : un cap chiffré, un agenda universel, un cadre holistique, un langage commun nécessaire à la réalisation des partenariats, clé de voûte des ODD, notamment formalisé par l'ODD N° 17. Tout le monde est concerné par les ODD. Chaque acteur a des impacts positifs comme négatifs sur la réalisation de ceux-ci et a un rôle à jouer pour assurer la réussite de l'Agenda 2030. L'ensemble des acteurs politiques, académiques, économiques et de la société civile sont appelés à se mobiliser sur les ODD dans leurs sphères de compétences. Chaque citoyen est également appelé à participer à l'agenda 2030 en adoptant des éco-gestes au quotidien et en modifiant ses comportements. La société a montré à plusieurs reprises qu'elle était prête à faire ce changement. Le Gouvernement doit donc naturellement suivre, ce qui est prévu avec l'acte II du quinquennat. De nombreux États signataires de l'Agenda 2030 ont pris des mesures concrètes pour la mise en œuvre des ODD sur leur territoire. Certains États comme la Norvège ou le Mexique ont été jusqu'à aligner leur budget sur les ODD. D'autres, notamment dans les pays en développement, font du respect des ODD des critères décisifs d'attributions des marchés publics. Afin d'atteindre les ODD tout en relevant les défis nationaux, la France a décidé de se doter d'une feuille de route qui devait voir le jour au plus tard en juillet 2019, aujourd'hui repoussé en septembre 2019, pour le sommet des ODD, à l'occasion de l'anniversaire de l'adoption de l'Agenda 2030. Celle-ci a vocation à définir les enjeux prioritaires et la trajectoire de mise en œuvre du développement durable par la France, tout en mobilisant des leviers d'action concrets et en engageant l'ensemble des acteurs français. Il est essentiel de communiquer sur les ODD et de donner envie d'y contribuer en explicitant les opportunités qu'ils représentent. Dans cette perspective, elle souhaite savoir quelles sont les actions de sensibilisations et de valorisations des initiatives des ODD soutenues par l'État et quelles mesures le Gouvernement s'engage à prendre pour respecter la feuille de route. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – L'Agenda 2030 et les Objectifs de développement durable (ODD) qui le composent constituent une grille de lecture des enjeux qui sont à résoudre par la communauté internationale. La feuille de route, que la France a adoptée en septembre 2019, traduit notre appropriation nationale de l'Agenda 2030. Elle énonce six enjeux qui

correspondent aux chantiers en cours : la lutte contre les inégalités, la mise en place de modèles de production et de consommation plus sobres, l'éducation, l'accès à la santé, l'agriculture et l'alimentation durables, le tout par une action territoriale renforcée, et enfin l'intervention de la France pour la paix et le développement dans le monde. Cette feuille de route est portée par l'ensemble des acteurs et constitue la nouvelle stratégie nationale de développement durable. C'est dans cette perspective que le Gouvernement va continuer à œuvrer pour mettre en œuvre cette feuille de route tout en prenant en compte le contexte actuel sanitaire, politique, social et environnemental. Les objectifs de la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire s'inscrivent dans cette lignée et contribuent pleinement à la réalisation de l'objectif de développement durable 12 (Établir des modes de consommation et de production durables). Ils visent notamment à sortir du plastique jetable, mieux informer le consommateur, lutter contre le gaspillage et pour le réemploi solidaire, agir contre l'obsolescence programmée et mieux produire. Dès sa publication au *Journal Officiel* le 10 février 2020, le Gouvernement et les administrations se sont attelés à la rédaction des mesures de mise en œuvre (décrets, arrêtés, etc.), qui feront l'objet de consultations des parties prenantes, et au lancement de certains projets ou expérimentations avec les acteurs concernés (ex : affichage environnemental des produits). En outre, le Gouvernement travaille à la coordination et la mobilisation interministérielles pour élaborer les politiques publiques contribuant aux Objectifs de développement durable. Dans cette perspective, il s'appuie sur le réseau des Hauts fonctionnaires au développement durable, pour en faire des promoteurs de l'Agenda 2030 dans leurs ministères respectifs et renforcer la prise en compte des ODD par l'ensemble des départements ministériels. Dans le cadre du dispositif « Services publics écoresponsables » qui appelle les administrations à un effort d'appropriation et de déploiement de l'Agenda 2030, celui-ci deviendra une référence dans le fonctionnement courant de l'ensemble des administrations, des établissements publics et opérateurs de l'État. Les ODD seront par exemple intégrés dans les contrats d'Objectifs et de Performance (COP) par certains établissements publics et opérateurs de l'État. Le Gouvernement poursuit l'accompagnement des acteurs afin de contribuer de manière concrète et opérationnelle à la feuille de route dans le cadre de la Décennie d'action pour les ODD. La feuille de route cite notamment, parmi les propositions de chantiers à conduire et expérimentations possibles, la possibilité pour les parlementaires de veiller à l'intégration des ODD dans le processus budgétaire et dans les dispositifs d'évaluation du Parlement. La création du groupe d'étude parlementaire contribue à cette dynamique collective. En phase avec l'initiative collaborative sur les budgets verts lancée par l'OCDE lors du *« One planet Summit »,* le Gouvernement a annexé, et c'est une première, au projet de loi de finances pour 2021, un "budget vert", soit un rapport sur l'impact environnemental du budget présentant l'ensemble des dépenses totales de l'État ayant un impact favorable, neutre ou défavorable sur l'environnement. Le rapport évaluera les impacts environnementaux selon six grands enjeux ou objectifs environnementaux, inspirés du projet de taxonomie européenne : atténuation, adaptation au changement climatique, gestion de la ressource en eau, pollutions, économie circulaire et déchets et, biodiversité et gestion durable des espaces naturels. Dans le contexte de crise sanitaire que nous traversons, les mesures du plan de relance du Gouvernement contribueront à l'atteinte des ODD, pour une relance économique et écologique qui ne laisse personne de côté, en cohérence avec les objectifs de la feuille de route de la France. Enfin, le Gouvernement assure la promotion de l'Agenda 2030 et la valorisation des initiatives de tous les acteurs, notamment à travers le site « Agenda2030.fr » et le compte twitter dédié. L'organisation de plusieurs évènements du 21 au 25 septembre pour le 5ème anniversaire de l'adoption de l'Agenda 2030 sera l'occasion d'amplifier la mobilisation et la sensibilisation de l'ensemble des acteurs pour une contribution de tous les acteurs à la mise en œuvre de la feuille de route de la France.

Environnement

Une loi protège les arbres en ville - Faites la appliquer !

23458. – 8 octobre 2019. – **M. François Ruffin** interroge **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** : une loi protège les arbres en ville, quand son ministère la fera-t-il appliquer ? Pour protéger vingt-cinq platanes, à Condom, dans le Gers, Thomas Brail s'est installé durant quatre semaines dans les arbres devant son ministère : « Mon métier, comme grimpeur-arboriste, c'est de soigner les arbres, de les tailler. Mais aujourd'hui, ils tombent comme des mouches. C'est notre survie, et pourtant on le considère comme « du mobilier urbain ». Avant, j'ai combattu à Mazamet, puis à Moissac dans le Tarn-et-Garonne. Et là, à Condom, ces platanes, ils ont mis des années à pousser et en trente secondes on les met par terre ». Ce Thomas Brail, on le regarde comme un héritier de Théodore Rousseau. Au milieu du XIXème siècle, ce peintre romantique, amoureux de la nature, quitte Paris, s'installe en lisière de la forêt de Fontainebleau. Mais voilà qu'un ingénieur des eaux et forêts veut la moderniser, couper des chênes multiséculaires, planter des allées… Rousseau et ses camarades de l'école de Barbizon vont s'y opposer, et ils obtiennent un décret impérial, en 1861, qui protège la forêt de Fontainebleau,

parce qu'elle est « pittoresque ». Digne d'être peinte. Depuis, le « droit des arbres » a progressé. L'article L. 350-3 du code de l'environnement dispose : « Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures… ». Voilà pour la théorie. Dans la pratique, les arbres de Condom, de Mazamet, de Moissac, ou du boulevard Baraban à Amiens, ces arbres ne présentent aucun « danger », leur « état sanitaire ou mécanique » n'est pas en cause, et pourtant, à tous les coins du pays, des arbres sont rasés. Et parfois des arbres centenaires. Au profit des canalisations, des infrastructures, de l'urbanisme… Comme le titre un article de *Reporterre*, « Face à la canicule, en ville, les arbres sont la meilleure parade ». Alors que le réchauffement des centres-villes est d'ores et déjà de + 3 degrés, « la plantation d'arbres est la méthode la plus efficace pour rafraîchir les rues - le bénéfice peut atteindre 6 °C ». Sans compter que plusieurs études scientifiques l'ont démontré : la présence de la nature en ville apporte une influence positive sur la santé physique et mentale de ses habitants. Au vu de l'urgence écologique, il faut modifier le rapport aux écosystèmes. Il lui demande si elle peut faire respecter le sens premier de l'article L. 350-3 du code de l'environnement : celui où la protection est la règle, et l'abattage l'exception. Il lui demande également si elle peut commencer par un cas concret : les arbres de Condom, qui deviendraient le symbole d'une réelle volonté de préserver la biodiversité urbaine.

Réponse. – Un abattage de 16 platanes d'alignement dans le cadre d'un projet de réaménagement urbain à Condom (Gers) a été fortement médiatisé et a soulevé la question de la protection des arbres en ville. La protection des arbres en ville peut être assurée par le Code de l'urbanisme, en particulier dans les espaces boisés classés. Le Code de l'environnement peut également trouver à s'appliquer lorsque ces arbres constituent des habitats d'espèces protégées ou lorsqu'ils participent de la qualité d'un site classé au titre du paysage. La loi biodiversité d'août 2016 a par ailleurs introduit par l'article L. 350-3 de ce code le principe d'interdiction de l'abattage des arbres d'allées et d'alignement bordant les voies de communication, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures. Cet article autorise également l'autorité compétente à y déroger dans le cadre de projets d'aménagements avec compensation. Pour revenir sur les faits dans le cas de Condom, seuls les arbres malades ou dont l'avenir était compromis ont été abattus, après expertise de l'ONF (Office national des forêts), et de nouveaux arbres ont été plantés en remplacement ainsi qu'en complément. Dans ce cas, le préfet s'est assuré de la légalité du permis d'aménager délivré par le maire, et, après expertise par des naturalistes, a demandé à ce que l'abattage s'effectue à une période garantissant l'absence d'impact pour les espèces de chauve-souris protégées susceptibles d'être hébergées par certains de ces arbres, ce qui fut le cas. La place des arbres en ville est très importante. L'article L. 350-3 du Code de l'environnement est encore assez récent, il sera utile de procéder à un retour d'expérience sur son application notamment dans le cadre du plan biodiversité, adopté par le Gouvernement en juillet 2018, qui prévoit de développer la nature en ville et d'offrir à chaque citoyen un accès à la nature. L'objectif est que dans toutes nos villes et métropoles, on atteigne une moyenne comprise entre 1 arbre pour 4 habitants et 1 arbre pour 10 habitants, et d'inciter toutes les grandes collectivités à se doter d'un plan nature en ville. Enfin des échanges ont été mis en place avec l'association de Monsieur Bail pour travailler à des postes d'amélioration sur certains domaines.

Pollution

Armes déversées dans les mers du Nord

24974. – 3 décembre 2019. – **Mme Naïma Moutchou** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les conséquences désastreuses en matière de sécurité et de salubrité publiques des risques d'une pollution chimique en mers du Nord, conséquence des trois milliards de tonnes d'armes (dont des armes chimiques) déversées en mer du Nord et en mer Baltique à l'occasion des deux conflits mondiaux. Aujourd'hui, ces déversements restent méconnus mais les conséquences environnementales sont graves. Les barils qui les confinent mettent entre 80 et 100 ans à rouiller. Ils commencent actuellement à diffuser leur poison dans la mer. Les scientifiques estiment qu'il suffirait que 16 % des substances s'échappent pour éradiquer toute forme de vie pendant des siècles. En Europe, la France est le pays le plus touché pour la période 1914-1918 ; et l'Allemagne pour la période 1939-1945. Entre ces deux pays, les fonds marins qui longent le littoral belge forment un vaste tapis de bombes toxiques. Alors que les autorités belges, danoises et allemandes commencent à communiquer sur le sujet, la France n'a pas encore levé le « secret défense ». Le plus préoccupant est le manque de suivi sérieux de

l'état d'avancement d'érosion des armes. La dernière vérification officielle a eu lieu en 1972 pour certaines zones. En France, comme ces zones sont classées « secret défense », l'accès aux archives militaires est interdit, compliquant la tâche aux spécialistes qui voudraient étudier le sujet. Il est de la responsabilité de l'ensemble des pays européens d'éviter une catastrophe écologique et sanitaire liée aux déversements dans la mer de munitions chimiques. Elle souhaiterait donc connaître l'engagement de la France sur ce sujet majeur. **– Question signalée.**

Réponse. – À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, des quantités importantes de munitions conventionnelles et chimiques d'origines diverses, notamment allemandes, ont été déversées par les belligérants dans plusieurs zones maritimes. Les plus problématiques sont celles situées en Mer du Nord et en Mer Baltique, car les munitions y sont immergées à faible profondeur. De telles pratiques étaient courantes à l'époque, nous n'avons toutefois pas connaissance d'immersions d'armes chimiques allemandes issues de la Seconde Guerre mondiale dans les eaux territoriales françaises. Les experts estiment que les risques que font peser ces armes immergées, sur l'environnement et sur la sécurité des populations, sont à ce stade difficiles à évaluer, faute d'études scientifiques précises sur leur état de détérioration et sur le comportement de ces agents dans les conditions physico-chimiques particulières de leur immersion. Cependant, sur la base de l'étude des munitions remontées fortuitement, ils estiment que l'état de conservation des stocks connus est globalement moins dégradé que ce que l'on pouvait craindre. Afin de traiter cette question, la commission d'Helsinki, la convention pour la protection de l'Atlantique du nord-est et le conseil de l'Europe ont pris un certain nombre d'initiatives qui n'ont, à ce jour, abouti à aucune recommandation concrète ou engageante. Toutefois, consciente de cette problématique, la France étudie, sous l'égide du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, la mise en place de travaux interministériels sur plusieurs années, visant d'une part, à disposer d'une cartographie précise des zones concernées et de la nature des munitions immergées et d'autre part, à recueillir des informations scientifiques fiables, y compris auprès des autres pays qui sont confrontés aux mêmes problématiques, sur l'évolution des munitions dans l'eau de mer et le comportement de leur contenu en cas de fuite. Une réflexion sur la modélisation du vieillissement de ces objets est également initiée et sera, en fonction des possibilités, corrélée avec les observations qui pourront être pratiquées in situ. Dans un second temps, et une fois les potentielles zones à risques identifiées, l'opportunité de mettre en place une surveillance environnementale ponctuelle sera étudiée afin de détecter d'éventuels indices de pollution. Ces éléments techniques seront utilisés pour compléter les dispositifs de protection civile et environnementale existants.

Biodiversité

Protéger 30 % de la planète

25904. – 21 janvier 2020. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la 15ème Conférence des parties sur la biodiversité (COP15) d'octobre 2020, qui aura lieu en Chine. Dans le cadre des travaux préparatoires, la Convention pour la biodiversité biologique (CBD) propose de protéger au moins 30 % de la planète d'ici 2030, afin de mettre fin à la disparition de la biodiversité. La CBD propose de « protéger les sites d'importance particulière pour la biodiversité au moyen d'aires protégées et d'autres mesures efficaces de conservation par zone, couvrant au moins 30 % des zones terrestres et marines avec au moins 10 % sous stricte protection ». Elle reprend les conclusions du Groupe international d'experts sur la biodiversité de l'ONU de mai 2019, qui soulignaient le rôle « de l'agriculture, de la déforestation, de la pêche, de la chasse, du changement climatique, des pollutions et des espèces invasives dans la dégradation accélérée de la nature. ». Face à la sixième extinction de masse à laquelle la planète doit faire face, il faut agir et vite. Elle lui demande quelle est la position du Gouvernement.

Réponse. – Des négociations sont en cours dans le cadre de la convention sur la diversité biologique (CDB) afin de définir un nouveau cadre mondial de protection de la biodiversité post-2020 lors de la 15ème conférence des partis programmée en octobre 2020 à Kunming. Le premier projet diffusé le 13 janvier 2020, comprend plusieurs propositions d'objectifs et d'actions pour réduire les pressions ayant un impact négatif sur la biodiversité. L'un de ces objectifs, à l'horizon 2030, consiste à protéger les sites d'importance particulière pour la biodiversité au moyen d'aires protégées et d'autres mesures efficaces de conservation par zone d'ici 2030, couvrant au moins 60 % de ces sites et au moins 30 % des zones terrestres et marines avec au moins 10 % sous stricte protection. Les discussions sur la formulation de cet objectif et la quantification des cibles vont se poursuivre jusqu'à la COP15. La France soutient, d'ores et déjà, l'objectif tel que formulé et le niveau d'ambition proposé. Sur le plan national, elle s'est engagée en mai 2019 à porter à 30 % la part de ses aires marines et terrestres protégées, dont un tiers en protection forte. Au niveau international, la France porte cette ambition avec d'autres pays. Elle co-préside aux côtés du Costa Rica, la coalition de la haute ambition pour la nature et les peuples, lancée lors de la pré-COP25 sur le

climat puis amplifiée lors de la COP25, et qui prône un objectif de protection de 30 % des espaces terrestres et marins en 2030. Au-delà de cet objectif, la France attache une attention particulière à la définition d'objectifs ambitieux pour réduire toutes les pressions à l'origine de la baisse alarmante du nombre d'espèces et de leurs habitats et afin d'inverser au niveau mondial la perte de biodiversité d'ici 2030.

Énergie et carburants

Conséquences des éoliennes sur les animaux d'élevage

26107. – 28 janvier 2020. – **M. Marc Le Fur** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur le développement de l'énergie éolienne et ses conséquences sur les animaux d'élevage, notamment les bovins. Au nom de la lutte contre le réchauffement climatique et la réduction des gaz à effet de serre, le Gouvernement souhaite augmenter la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique. La programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit ainsi de faire passer la production d'origine éolienne de 15 gigawatts de puissance installée à près de 35 gigawatts à l'horizon 2028. Pourtant le surcoût de l'énergie éolienne n'est, pour l'heure, pas mesuré. Les conséquences de l'implantation d'éoliennes ne semblent pas nulles. Dans les territoires, les éleveurs observent une corrélation entre l'implantation d'éoliennes à proximité de leurs élevages et l'augmentation du taux de mortalité de leurs cheptels. De la même manière, nombre de producteurs laitiers constatent et déplorent une baisse tant qualitative que quantitative de leur production. Ce phénomène d'envergure met en danger la pérennité de nombreuses exploitations et les conséquences économiques et sociales de celui-ci sont considérables. Dans ce contexte, il lui demande si elle compte diligenter des investigations afin que l'impact réel de l'éolien sur les animaux d'élevages soit connu.

Réponse. – A la suite de plaintes d'exploitants à proximité d'un parc éolien en Loire Atlantique, des études ont été lancées sans qu'il ne soit possible d'établir un lien de causalité entre les symptômes constatés sur les bovins et l'exploitation de ces éoliennes. Il a d'abord été vérifié que le parc éolien en cause respectait l'ensemble des obligations légales et réglementaires en vigueur. Parallèlement, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a conduit une expertise sur l'incidence éventuelle des infrasons émis par les éoliennes. ENEDIS a procédé à des contrôles de la conformité et de l'intégrité des câbles électriques. Enfin, une évaluation du contexte lithologique et tectonique au droit du parc éolien et des élevages par le BRGM a été réalisée. Aucune de ces actions n'a permis d'identifier une cause possible aux troubles constatés. Des tests comprenant des arrêts des installations éoliennes ont été ordonnés afin de vérifier l'impact des éoliennes sur le comportement des élevages. Par ailleurs, l'école nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation de Nantes-Atlantique (ONIRIS) a été saisie pour évaluer les pathologies constatées dans les troupeaux, ses conclusions ne mettent pas non plus en évidence de lien entre l'état des troupeaux et le fonctionnement des éoliennes. Devant l'absence de résultat probant à ces expertises, l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) a été saisie le 3 mai dernier afin d'évaluer l'impact potentiel des parcs éoliens sur les élevages de ruminants. Il a été demandé à l'agence de procéder à la recherche documentaire et au dépouillement des éléments disponibles et, sur la base des résultats de ces études, à l'analyse de l'imputabilité des troubles pour les deux élevages concernés. Fin octobre 2020, les conclusions du rapport de la mission seront présentées ainsi que les suites éventuelles à en donner.

Produits dangereux

Mettre de l'ordre et de l'indépendance à l'ANSES

26176. – 28 janvier 2020. – **M. Loïc Prud'homme** alerte **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur l'ANSES, l'agence de l'État qui est censée protéger la santé. C'est elle qui autorise la commercialisation des produits phytosanitaires que l'on retrouve dans les champs et les assiettes. Peu connue du grand public, mais également peu efficace à remplir ses missions de protection. Et pour cause ! L'ANSES a autorisé le Round-Up 360 de Monsanto alors qu'elle n'a analysé qu'une seule des substances dans le produit ! Non seulement elle autorise cet herbicide contenant du glyphosate classé cancérogène probable mais n'examine pas les co-formulants, pourtant problématiques. En plus de délivrer des permis d'empoisonner la deuxième mission de l'ANSES est de contrôler *a posteriori* que le produit qu'elle a autorisé n'est pas en train de décimer la biodiversité ou la santé, voire les deux. Depuis des mois, des scientifiques alertent l'ANSES sur la dangerosité des SDHI, des pesticides massivement épandus sur les cultures depuis dix ans et que l'on retrouve dans 60 % des aliments. Ces fongicides bloquent la respiration cellulaire des végétaux et animaux, et seraient à l'origine de cancers chez l'Homme. S'appuyant sur des études produites par les firmes et un rapport désavoué par les scientifiques, l'ANSES refuse d'interdire les SDHI par principe de précaution. Y a t-il un lien avec le fait qu'une des experte sollicitée par l'ANSES travaille pour le

développement des SDHI et présente des conflits d'intérêts de longue date avec les firmes vendant ces SDHI, dont Syngenta ? Quand la déontologie est sacrifiée le scandale sanitaire est assuré. Car s'intéresser au fonctionnement de l'ANSES c'est aussi découvrir les conflits d'intérêt au service des multinationales. Alors que l'autorisation du Round Up 360 a été annulée par la justice en 2019 lors d'une décision historique, le directeur de l'ANSES a dit qu'il ferait appel de cette décision ! Sans doute pour ne pas compliquer les relations avec sa directrice de cabinet ancienne *lobbyiste* pro-pesticides ? Voilà une agence baignée de conflits d'intérêts qui délivre à la fois les permis d'empoisonner et se charge de les contrôler *a posteriori*. Quand va-t-elle scinder l'ANSES en deux entités indépendantes ? Il lui demande comment elle va y mettre de l'ordre et de l'indépendance pour que l'ANSES ne soit plus l'agence nationale de sous-évaluation des scandales sanitaires.

Réponse. – La ministre de la Transition écologique est très attachée à l'indépendance et à la déontologie de l'Anses. Elle attend par ailleurs, en lien notamment avec les ministres chargés de la santé, de l'agriculture et de la recherche, les résultats d'une mission confiée aux inspections générales sur l'organisation et le fonctionnement des agences dont la compétence portent sur les champs de la santé et de l'environnement. S'agissant des SDHI, la ministre de la transition écologique note que la commission nationale de la déontologie et des alertes en santé publique et environnement a été saisie et a considéré, dans son avis publié le 19 novembre 2019, que « L'Anses a traité le signalement qui lui a été communiqué par l'équipe de chercheurs de manière réactive et approfondie, notamment en informant les autorités compétentes européennes, américaines et les agences correspondantes dans les Etats-membres de l'Union, et en engageant des financements importants pour améliorer les connaissances sur ces dangers identifiés. La CNDASPE invite l'Anses à poursuivre dans ce sens et lui adresse les éléments d'information recueillis à l'occasion de l'instruction de ce signalement. » La ministre de la transition écologique note également que l'OPECST a choisi d'examiner la question et considéré, dans son rapport du 20 février 2020 publié le 25 juin dernier, que « Le groupe d'experts sollicité par l'ANSES a conclu qu'il n'était pas légitime de retirer de façon préventive les autorisations de mise sur le marché des fongicides SDHI, estimant, début 2019, qu'il n'y avait pas de signal qui n'aurait pas été pris en compte dans l'évaluation du rapport bénéfice/risques des substances actives. […] Les travaux du groupe de chercheurs [qui ont émis une alerte sanitaire auprès de l'Anses élargie ensuite par voie de presse] soulèvent des points intéressants, dont certains nécessitent d'être validés et approfondis. Ils ne semblent toutefois pas suffisants pour légitimer une alerte sanitaire à la hauteur des craintes exprimées par voie de presse. »

Pollution

Pollution - moteurs au ralenti

26565. – 11 février 2020. – **Mme Cécile Untermaier** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la pollution de l'air provoquée par les moteurs qui tournent inutilement au ralenti lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ce phénomène, inutile et nuisible, constaté dans les villes, aux feux de croisement et devant les écoles ou les magasins en centre-ville, mais aussi sur les parkings, contribue à la pollution ambiante de l'air. A titre d'exemple, un autobus à l'arrêt qui attend l'heure de départ devant un établissement scolaire, rejette 2,5 mètres cube de gaz d'échappement par minute de ralenti. Ce comportement est notamment justifié par le fait que la remise en route à répétition du moteur conduirait globalement à une surconsommation de carburant, ou encore que les moteurs d'une puissance importante nécessitent, lorsqu'ils sont froids, un préchauffage à un régime ralenti, véhicule à l'arrêt. Pourtant, un moteur qui tourne au ralenti plus de trente secondes consomme plus de carburant que le fait de couper le contact pour le redémarrer ensuite. En France, plus de 65 000 personnes décèdent chaque année en raison des effets sanitaires pathogènes induits par la pollution de l'air. En Europe, c'est plus d'un million de personnes qui sont atteintes. Le nombre de pathologies respiratoires graves observées chez les enfants ne cesse d'augmenter. Par ailleurs, depuis l'arrêté ministériel du 12 novembre 1963, cette nuisance constitue une infraction, mais elle est rarement sanctionnée (amende de quatrième classe du code de la route). L'article R. 318-1 du code de la route dispose par ailleurs que « Les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de fumées, de gaz toxiques, corrosifs ou odorants, dans des conditions susceptibles d'incommoder la population ou de compromettre la santé et la sécurité publiques ». Aussi, elle souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement compte mettre en œuvre afin de lutter contre la pollution de l'air provoquée par les moteurs qui tournent inutilement au ralenti.

Réponse. – L'arrêté du 12 novembre 1963 relatif aux fumées produites par les véhicules automobiles dans son article 2 prévoit que « les véhicules en stationnement doivent avoir leur moteur arrêté, sauf en cas de nécessité, notamment lors des mises en route à froid ». Depuis quelques années, l'écoconduite fait partie intégrante des épreuves du permis de conduire, aussi bien concernant l'épreuve du code que de l'examen pratique. Sur le site

Internet de la sécurité routière, un espace est dédié à la pratique de l'éco-conduite (https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/mieux-conduire-en-voiture/eco) où des conseils sont donnés pour adapter sa conduite afin de « réduire sa consommation de carburant, de limiter l'émission de gaz à effet de serre, responsable du réchauffement climatique, et de diminuer le risque d'accident. » Par ailleurs, les collectivités territoriales ont la possibilité d'attribuer certains avantages aux véhicules les moins émetteurs de polluants atmosphériques tels que les véhicules électriques, en particulier avec des modalités de stationnement favorables ou encore des conditions de circulation privilégiées (voies réservées, zones à circulation restreinte, etc.). Ces mesures, d'ordre général, semblent pouvoir davantage soutenir le développement des véhicules électriques. De plus, l'action de l'État pour soutenir le développement des véhicules électriques mobilise entre autres des financements importants dans le cadre du système du bonus-malus, avec une progression importante du marché des véhicules électriques en France, d'environ + 38 % de véhicules 100 % électriques en 2019 par rapport à 2018. Enfin, l'État participe également au renouvellement du parc automobile avec la prime à la conversion. L'objectif de ce dispositif est d'aider tous les Français, à acheter un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un vieux véhicule. La prime à la conversion bénéficiera à plus d'un million de véhicules sur l'ensemble du quinquennat.

Environnement

Protection des mesures environnementales pendant la crise

29154. – 5 mai 2020. – **M. Patrice Anato** interroge **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur le respect de la transition écologique dans le cadre de la lutte contre le coronavirus. Depuis le début de l'épidémie, de nombreuses entreprises sont mobilisées et solidaires face à la crise. C'est le cas notamment des industriels du plastique, dont les produits sont redevenus omniprésents dans les domaines sanitaires et alimentaires, mais aussi d'autres industriels et entreprises travaillant dans des domaines où la transition écologique est un enjeu d'avenir de la profession. Depuis lors, de nombreuses sollicitations au niveau européen et national, comme ce fut le cas de la demande d'EuPC, représentant des intérêts de la plasturgie auprès des instances européennes, et nationales, demandent des assouplissements ou reports des mesures environnementales. En France, le syndicat du patronat a sollicité un moratoire sur plusieurs lois (gaspillage et économie circulaire, la programmation pluriannuelle de l'énergie et la loi sur les mobilités) dans un contexte difficile pour les entreprises et l'économie nationale. Toutefois, lesdites mesures, outre qu'elles ont été adoptées par la représentation nationale ou sont le fruit d'une concertation importante avec les citoyens, envoient le signal fort de l'engagement total de la France en faveur de la transition écologique qui reste l'un des enjeux du siècle et de la survie. Ainsi, les aides accordées aux grandes entreprises, fleurons de l'économie française, ont pu être mal interprétées par une partie des citoyens français comme un renoncement à l'ambition écologique, en l'absence de contrepartie. En conséquence de quoi, il lui demande de bien vouloir rappeler l'engagement du Gouvernement à ce sujet et dans quelle mesure les conséquences écologiques de la crise du covid-19 sont identifiées et traitées par le ministère.

Réponse. – La crise sanitaire liée au Covid-19 a des conséquences sur l'économie mondiale, et la France n'est pas épargnée. Dans ce contexte, la question du phasage de la mise en œuvre des mesures environnementales adoptées notamment dans le cadre de la loi du 10 février 2020 de lutte contre le gaspillage et pour l'économie circulaire (AGEC) a effectivement pu être posée. Le Gouvernement est attentif à la situation économique des entreprises, et en tient compte dans la mise en oeuvre des dispositions de la loi AGEC. Au demeurant, ces mesures ont souvent une portée de moyen et de long terme (décret quinquennal et stratégie nationale sur les plastiques à usage unique, mise en place de nouvelles filières à responsabilité élargie du producteur et études sur la mise en œuvre de la consigne à partir de 2022/2023, etc.). Le Gouvernement procède à des concertations avec les professionnels pour l'élaboration des dispositions de mise en œuvre réglementaire des mesures les plus rapprochées (fin 2020 et début 2021). Bien entendu, ces dernières tiennent compte du contexte de crise sanitaire et économique. S'agissant des mesures de relance, de nombreuses entreprises françaises lourdement affectées ont d'ores et déjà dû faire appel à l'État pour obtenir davantage de liquidités et d'autres vont continuer à le faire. Les plans de soutien à l'automobile et à l'aéronautique intègrent une forte dimension environnementale, et visent à accélérer les transformations de ces filières vers une mobilité décarbonée. En outre, d'importants moyens du plan de relance sont consacés à la transition écologique des entreprises, qu'il s'agisse de réduction des émissions ou d'économie circulaire. Enfin, le Parlement a adopté à l'occasion de la troisième loi de finance rectificative pour 2020 une règle d'écoconditionnalité. Dorénavant, la prise de participation de l'Agence des participations de l'Etat (APE) dans les entreprises de plus de 500 millions d'euros de chiffre d'affaires sera liée à des engagements en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, compatibles avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Des sanctions financières à hauteur de 375 000 € sont prévues en cas de non-respect des obligations de publication

par les entreprises. Au plan européen, la France œuvre activement aux côtés de l'Allemagne en faveur d'un plan de relance économique massif qui intègre les objectifs du Pacte vert (ou « *Green Deal* »). Le nouvel instrument de relance européen, d'un montant de 750 Mds €, a récemment fait l'objet d'un accord au Conseil européen et doit encore être définitivement adopté. Le projet prévoit trois piliers, dont le plus conséquent, la facilité de relance et de résilience (FRR), représente 670 Mds €. Ce dernier financera des plans nationaux de relance et résilience, qui devront démontrer une contribution efficace à la transition verte et numérique pour obtenir une évaluation positive. Au titre de ce dispositif, dont les conditions de mise en œuvre seront précisées, 30 % des dépenses devraient concerner la transition écologique.

Mines et carrières

Projet de Montagne d'or bis en Guyane

29411. – 12 mai 2020. – **Mme Mathilde Panot** alerte **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur un nouveau projet minier porté par Newmont et son opérateur local en Guyane, la compagnie Espérance. Le 30 avril 2020, la commission départementale des mines de Guyane a rassemblé 12 voix favorables au projet, parmi lesquelles les services de l'État. Cette mine à ciel ouvert, dans la commune d'Apatou en pleine forêt amazonienne, consisterait en une usine à cyanuration et à l'extraction de 20 millions de mètres cubes de roches, pour creuser une gigantesque fosse de 300 mètres de profondeur sur 1,5 kilomètre de longueur. Ce projet participe à la déforestation massive qui favorise l'émergence de virus comme celui qui frappe actuellement. Il détruit la biodiversité, alors que la Guyane représente 50 % du patrimoine de biodiversité national, et va polluer de manière irréversible les sols. Il met également en danger les populations autochtones avec l'utilisation de produits extrêmement nocifs pour la santé. La société Espérance est déjà poursuivie par le parquet de Cayenne pour des faits de pollution environnementale. L'autorisation d'un tel projet serait un revers pour les associations comme le collectif Or de question et les citoyens qui se sont mobilisés pendant trois ans pour l'abandon de la méga-mine Montagne d'or. Mme la députée a bien pris acte de la déclaration de Mme la ministre sur *Twitter*, le 30 avril 2020, indiquant que l'avis donné par la commission départementale des mines serait strictement consultatif. Néanmoins, elle voudrait connaître les garanties de l'interdiction d'un tel projet, ainsi que les mesures envisagées afin de mettre un terme à l'exploitation industrielle minière en Guyane. **– Question signalée.**

Réponse. – Le projet minier « Espérance » comporte deux volets. Le premier consiste à exploiter les ressources d'or secondaire via une exploitation à petite échelle, proche de celle des artisans, menés par la Compagnie minière Espérance (CME) titulaire du titre minier. Le deuxième volet assuré par le partenaire de la CME, le groupe Newmont Mining, porte sur la poursuite des travaux d'exploration d'une durée de 7 à 8 ans dans la perspective éventuelle d'un projet d'exploitation des ressources primaires qui auront été découvertes. Dans le cadre de la procédure administrative d'instruction du titre minier, le préfet a été amené à consulter la commission départementale des mines. Cette consultation fait suite notamment à l'injonction de la justice administrative d'instruire la demande de titre de la CME conformément au droit. La commission départementale des mines s'est prononcée favorablement sur le seul projet d'exploitation à petite échelle. L'avis de la commission départementale des mines de Guyane qui a été rendu est consultatif et ne préjuge pas de la décision finale qui sera prise après l'avis du Conseil général de l'Economie et du Conseil d'État. Cet avis préjuge encore moins de l'autorisation de travaux miniers faisant l'objet d'une nouvelle procédure avec, cette fois, une étude d'impact du projet de travaux, soumise à une évaluation environnementale. Le projet d'exploitation de la société CME devra être en accord avec les exigences de protection de l'environnement, de préservation de la biodiversité, de lutte contre le changement climatique, qui sont défendues par ce Gouvernement.

Pollution

Qualité de l'air et conformité à la directive PEN

30244. – 9 juin 2020. – **M. Patrick Loiseau** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les engagements de la France en matière de qualité de l'air et sur le respect de ses obligations au regard du droit européen. La France a en effet été mise en demeure le 23 mai 2020 par la Commission européenne pour ne pas avoir transposé une exigence spécifique de la directive européenne 2001/81/CE sur les plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques. Celle-ci visait à mettre à jour, au moins tous les quatre ans, les programmes de lutte contre la pollution atmosphérique, là où la France prévoit actuellement une simple réévaluation sans mise à jour de son plan national, comme demandé par la Commission européenne. Déjà condamnée en octobre 2019 par la Cour de justice de l'Union européenne pour des dépassements constatés sur ses émissions de dioxyde d'azote, cette nouvelle mise en demeure apparaît comme un rappel pour la France de

l'importance de disposer d'objectifs ambitieux et d'une feuille de route efficace et suivie d'effets. La pollution de l'air a en effet des effets négatifs démontrés sur la santé humaine ainsi que sur les écosystèmes, et pourrait être à l'origine de 48 000 à 67 000 décès prématurés chaque année, selon l'Agence nationale de santé publique. En parallèle, plusieurs grandes agglomérations doivent instaurer des zones à faibles émissions (ZFE). Il lui demande si le calendrier prévu, soit d'ici à fin 2020, sera bien respecté, et si ce dispositif peut se déployer plus largement sur tous les territoires. De plus, il lui demande comment le ministère effectue le suivi et l'évaluation des différents plans d'actions de la France et notamment du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, pour une meilleure évaluation de la qualité de l'air et une totale conformité avec le droit européen.

Réponse. – La mise en demeure du 23 mai 2020 concerne les modalités de transposition de certaines dispositions de la directive (EU) 2016/2284, dite « NEC », dans le droit français. Néanmoins, les autorités françaises mettent en œuvre les dispositions de cette directive. En effet, les projections et inventaires nationaux des émissions sont transmis aux échéances prévues sur la plateforme EIONET et rendus publics par l'Agence européenne de l'environnement. Les autorités françaises ont également notifié à la Commission européenne le plan national de réduction des polluants atmosphériques (PREPA), approuvé par arrêté du 10 mai 2017, et l'ont rapporté ensuite dans le format imposé par la décision d'exécution (UE) n° 2018/1522 du 11 octobre 2018 établissant un format commun pour les programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique. Ce plan étant établi pour 4 ans, les autorités françaises lanceront les travaux de révision d'ici la fin de l'année 2020. Les plans d'action de la France en faveur de la qualité de l'air sont suivis par différentes instances selon diverses échelles géographiques. Ainsi, un bilan annuel de l'avancement du PREPA est présenté chaque année aux membres du Conseil National de l'Air (CNA). Les plans de protection de l'atmosphère (PPA), mis en place par les préfets conformément à l'article L 222-4 du code de l'environnement, font également l'objet d'un suivi régulier et d'une présentation en Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Un pilotage de l'ensemble des PPA est réalisé au niveau de l'administration centrale du Ministère de la transition écologique. La France poursuit son action volontariste pour ramener les concentrations de polluants atmosphériques sous les valeurs limites dans les zones concernées par des dépassements, dans les plus courts délais. Dans sa décision du 10 juillet 2020, le Conseil d'Etat a considéré que pour huit territoires l'Etat n'avait pas pris des mesures suffisantes de nature à assurer l'exécution de sa décision du 12 juillet 2017. Aussi afin de se conformer à cette nouvelle décision du Conseil d'Etat et de respecter les valeurs limites de dioxyde d'azote et de particules PM10 dans les huit territoires visés, la Ministre de la transition écologique a réuni les exécutifs et les préfets des territoires concernés le 17 septembre 2020 afin de mobiliser l'ensemble des acteurs et de s'accorder sur un calendrier ambitieux de retour aux valeurs limites. S'agissant des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), l'article L.2213-4-1 du CGCT, modifié par l'article 86 de la loi d'orientation des mobilités, dispose que l'instauration des zones à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. En application du décret n° 2020-1138 du 16 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 mobilité, 7 nouvelles ZFE-m devront obligatoirement être mises en place par des métropoles françaises, en plus de 4 ZFE-m existantes (Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, Ville de Paris et Métropole du Grand Paris) : Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole de Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie. L'Etat poursuit l'accompagnement de tous ces territoires ainsi que ceux qui sont volontaires dans le développement des ZFE-m à travers notamment les appels à projets « Ville respirable en 5 ans » et « zones à faibles émissions » de l'ADEME ou le support à la mise en place du contrôle automatisé. De plus, la loi d'orientation des mobilités prévoit l'obligation dans le cadre des Plans Climat-Air-Energie-Territoriaux (PCAET) d'étudier l'opportunité de la mise en place d'une ZFE-m.

Énergie et carburants

Interdiction de l'installation et du remplacement des chaudières au fioul

31583. – 4 août 2020. – **M. Ludovic Pajot*** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur l'interdiction de l'installation et du remplacement des chaudières au fioul à partir de janvier 2022. Cette décision, issue des travaux de la Convention citoyenne sur le climat, n'est pas sans conséquences. En France, ce sont près de 3 millions de logements qui disposent actuellement d'un système de chauffage au fioul. S'il est établi que le fioul domestique présente des risques tant pour la santé que pour l'environnement, la combustion du fioul produit notamment du dioxyde de souffre lorsqu'elle est en combinaison avec de l'oxygène. Cette décision pourrait avoir des conséquences négatives sur le budget de nombreux ménages. En effet, le changement de système de chauffage

peut générer des frais conséquents et ce sont de nouveau les familles les plus modestes qui risquent d'être pénalisées, bien qu'un système d'aide permettant la prise en charge d'une partie des coûts pourrait voir le jour. Par ailleurs, les alternatives proposées, comme le chauffage au gaz par exemple, ne sont pas sans poser quelques difficultés. En effet, ce type de chauffage reste malgré tout polluant et fait appel à une énergie qui n'est pas renouvelable. Quant à la chaudière biomasse, si elle peut être intéressante sur le plan écologique, son coût évalué entre 3 000 et 25 000 euros, sans compter l'installation, sera un obstacle pour beaucoup. Les offres de chaudières « à un euro » lancées par certains fournisseurs, aussi attractives qu'elles soient, ont parfois dissimulé des arnaques. Il lui demande donc de bien vouloir lui faire un état des lieux de la situation ainsi que de lui présenter les mesure concrètes qui peuvent être prises pour rendre cette décision d'interdiction la plus neutre possible sur le budget des Français.

Énergie et carburants
Interdiction des chaudières à fioul

32277. – 22 septembre 2020. – **Mme Sylvie Tolmont*** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur les conséquences de l'interdiction à venir de l'installation dans les bâtiments neufs et du remplacement dans l'existant des chaudières à fioul. En effet, le 27 juillet 2020, s'appuyant sur une proposition issue de la Convention citoyenne sur le climat, le Gouvernement a annoncé cette mesure, laquelle devrait rentrer en vigueur à compter du 1er janvier 2022. La transition énergétique est un impératif majeur et implique des mesures fortes. Toutefois, ces dernières doivent faire l'objet d'une réelle concertation avec les parties prenantes et être assorties de garanties suffisantes pour ne pas être par trop pénalisantes. En l'occurrence, cette décision affectant les chaudières à fioul risque de fragiliser 15 000 salariés de la distribution des énergies hors réseaux, et ce malgré le virage écologique amorcé par la filière fioul. Par ailleurs, elle impactera durement les territoires ruraux, lesquels ne bénéficient pas toujours du gaz de réseau ni d'un réseau électrique suffisamment fiable pour envisager l'installation de pompes à chaleur (PAC). Il faut rappeler que le fioul domestique constitue aujourd'hui la 3ème énergie de chauffage en France et couvre 3,2 millions d'habitations. L'interdiction pure et simple de ces chaudières engendrera donc pour ces usagers des frais de remplacement élevés et un prix de consommation plus important. C'est pourquoi elle l'interroge sur les mesures envisagées par le Gouvernement afin d'accompagner au mieux cette transition.

Réponse. – La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) fixe comme objectif de diminuer d'ici 2050 (par rapport à 2012) de 87 % les émissions de GES du secteur du bâtiment, responsable à lui seul du quart des émissions de GES de la France. La consommation d'énergie pour le chauffage des bâtiments existants constitue le plus grand gisement de réduction des émissions de GES du secteur. Dans ce cadre, le 14 novembre 2018, le Gouvernement s'est fixé pour objectif d'arrêter le chauffage domestique au fioul sous 10 ans. En effet, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre impliquent d'améliorer radicalement la performance énergétique des bâtiments et d'en accélérer la rénovation. La poursuite de ces objectifs permet aussi de diminuer les factures d'énergie, notamment des ménages les plus modestes et de créer de l'emploi local réparti sur tout le territoire. Le 20 juillet 2020, la convention citoyenne pour le climat a mis l'accent, par sa proposition SL1.2 « Obliger le changement des chaudières au fioul et à charbon d'ici à 2030 dans les bâtiments neufs et rénovés », sur la nécessité de compléter les dispositifs incitatifs par un cadre réglementaire renforcé. Cette mesure fera l'objet d'un décret, dont la préparation est en cours en association avec les filières professionnelles (fournisseurs de combustibles, fabricants et installateurs d'équipements de chauffage). On constate depuis plusieurs années que la part du fioul domestique utilisé pour le chauffage est en nette diminution. Entre 2011 et 2018, la consommation de fioul domestique par les ménages a diminué de 30 %, passant de 5 à 3,5 Mtep (source SDES, 2019). En 2019, on estime que près de 150 000 équipements ont été retirés. Dans le cadre du dispositif d'aide « Coup de pouce chauffage », en 2019, il apparait que les ménages remplacent prioritairement leur équipement au fioul par un chauffage mobilisant des énergies renouvelables (à 87 %), pompes à chaleur ou chaudières à granulés principalement, puis vers des équipements au gaz (à 13 %). Pour accompagner cette transition énergétique, de nombreuses aides peuvent être mobilisées par les ménages afin de financer le remplacement de leur équipement : la TVA au taux réduit de 5,5 % qui est directement appliquée aux travaux par les entreprises qui les réalisent ;les certificats d'économies d'énergie (CEE) et en particulier le « Coup de pouce chauffage » qui permet de bénéficier d'une prime entre 450 € et 4 000 € en fonction du niveau de revenu et de l'équipement installé ;'MaPrimeRenov', qui permet de bénéficier d'une prime entre 800 € et 10 000 € en fonction du niveau de revenu et de l'équipement installé, cumulable avec les certificats d'économies d'énergie. De plus, les ménages ont la possibilité de financer leur reste à charge par l'ouverture d'un éco-prêt à taux zéro qui est un prêt accordé par des banques, avec un taux d'intérêt nul. En moyenne, le taux d'aide pour l'achat et l'installation du nouveau matériel est évalué à 50 % (variant selon le revenu des ménages). Le niveau d'aide pour les ménages très modestes et modestes est

respectivement de 85 % et 75 % pour l'installation d'une chaudière à granulés, de 65 % et 60 % pour l'installation d'une pompe à chaleur, et de 60 % et 50 % pour l'installation d'une chaudière à condensation au gaz. Enfin, le reste-à-charge est en partie amorti par une diminution de la facture énergétique des ménages. En moyenne, la facture annuelle de chauffage d'un ménage avec un équipement au fioul est estimée à 2 000 €. Les économies d'énergie sont en moyenne de 1 000 € d'économies par an. Afin d'appuyer les ménages dans le remplacement de leur équipement de chauffage, l'offre d'accompagnement proposée par le réseau « FAIRE » est renforcée, grâce au déploiement du programme CEE « SARE ».

Produits dangereux
Qualité de l'air en Nouvelle Aquitaine

32399. – 22 septembre 2020. – **M. Boris Vallaud** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la présence des pesticides dans l'air en Nouvelle-Aquitaine et ses conséquences sur la santé. Selon l'Atmo NA, l'observatoire régional de l'air en Nouvelle-Aquitaine, chargé notamment de surveiller la qualité de l'air et de prévoir les épisodes de pollution, les résultats d'analyse des pesticides dans l'air en 2019 en Nouvelle-Aquitaine démontrent la présence des CMR (cancérigènes, mutagènes et reprotoxiques) et des PE (perturbateurs endocriniens) dans l'air. En outre, subsiste du folpel (classé CMR) dans l'air de Bordeaux à 10 km des premières vignes. Des molécules comme le glyphosate, le mancozebe et le captane, en région viticole et arboricole, sont exclues des recherches, et cette pollution s'étend sur plusieurs mois pendant lesquels une part importante de la population reste exposée, comme l'atteste le rapport ATMO de juillet 2020. Diminuer l'exposition de la population devient une nécessité qui conduirait à l'interdiction de l'utilisation des molécules les plus dangereuses. En conséquence, et conformément aux recommandations établies par l'Anses sur les PE, il lui demande quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement quant au renouvellement d'autorisation de ces substances actives : le cyazofamid, le cymoxanil, le cyprodinil, le folpet et le pyrimethanil, dont la période d'autorisation prendra fin entre avril et août 2021.

Réponse. – La France porte des positions ambitieuses sur le sujet du renouvellement des approbations européennes de substances actives suspectées de répondre aux critères de perturbation endocrinienne (PE), eu égard aux impacts sanitaires et environnementaux majeurs des perturbateurs endocriniens. La deuxième stratégie sur les perturbateurs endocriniens (SNPE2) (https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/perturbateurs-endocriniens-gouvernement-presente-deuxieme-strategie-nationale-afin-reduire) a été publiée le 3 septembre 2019. Elle comporte des mesures qui visent à réduire au maximum l'exposition des populations et de l'environnement aux substances ayant des propriétés de perturbateurs endocriniens. En ce qui concerne les critères d'identification des perturbateurs endocriniens définis au titre des législations sur les produits phytopharmaceutiques et les produits biocides, qui ont été adoptés en 2017 et sont entrés en application en octobre 2018, la France est soucieuse qu'ils soient appliqués rapidement pour permettre le retrait du marché des pesticides perturbateurs endocriniens. La France a fait des propositions opérationnelles en ce sens, notamment celle de procéder au réexamen anticipé de toutes les substances des catégories I et II de l'option 3 de l'étude d'impact de la Commission Européenne. La France a également incité la Commission à vérifier le caractère PE des substances qui n'ont pas été identifiées par l'étude d'impact au titre des catégories I ou II, mais qui, sur la base d'informations plus complètes ou plus récentes, présenteraient des indices tangibles de caractère PE. Elle est également attentive à la réévaluation des pesticides pour lesquels l'EFSA a mis en évidence des propriétés de perturbation thyroïdienne et qui sont identifiées dans l'EAT 2 (Etude alimentation totale 2) de l'Anses. Cependant, la Commission n'a pas partagé la position des autorités française, et souhaite limiter les réexamens anticipés aux substances de la catégorie I. Pour les autres substances déjà approuvées, la Commission souhaite en rester à l'évaluation du caractère PE lors de la demande de renouvellement et n'a pas l'intention de procéder à une ré-évaluation anticipée. Elle considère que ce réexamen aurait un caractère disproportionné au regard du grand nombre de substances concernées et du nombre de substances dont on peut attendre qu'ils répondent aux critères d'identification. Pour les dossiers en cours d'examen, qui avaient été soumis avant l'entrée en application des critères, la réglementation prévoit que les demandeurs puissent bénéficier d'un délai maximal de 30 mois, fixé au cas par cas par l'EFSA, pour fournir les données permettant de statuer sur le caractère PE, sauf si le renouvellement de l'approbation est refusé pour d'autres raisons. La Commission a rappelé cependant que les règlements sur les produits phytopharmaceutiques et biocides permettent aux États membres de demander le réexamen anticipé des substances actives spécifiques avec les éléments de preuve complémentaires. Nos ministères ont saisi l'Anses pour identifier les substances qui peuvent être considérées comme les plus préoccupantes pour la santé et l'environnement, et transmettra les éléments pertinents à la Commission pour que les conséquences soient tirées au niveau européen. Concernant les dangers que présentent les substances actives Cyazofamid, Cymoxanil, Cyprodinil, Folpet, et Pyrimethanil, la France sera

attentive aux conclusions de la réévaluation de ces substances compte-tenu des échéances de l'approbation de ces substances. Elle s'oppose systématiquement aux reports d'approbation dès lors que les substances actives sont fortement suspectées de répondre aux critères d'exclusion et elle a fait valoir cette position dans le cadre de la procédure REFIT du règlement 1107/2009. Enfin, la France continuera à intervenir auprès de la Commission européenne afin que l'ensemble des réglementations pertinentes, prennent en compte la spécificité des perturbateurs endocriniens. Les ministères ont été très mobilisés et la France a fortement contribué à améliorer l'ambition des conclusions adoptées par les Etats membres sur les perturbateurs endocriniens, dans le sens d'une meilleure protection de la santé et de l'environnement. La France souhaite notamment que les dangers et les risques liés aux perturbateurs endocriniens soient gérés de la même façon que ceux liés aux CMR (cancérigène, mutagène, reprotoxique) afin d'atteindre un niveau de protection maximale et prendre les mesures de prévention ou précaution qui s'imposent.

TRANSPORTS

Transports ferroviaires
Emprises foncières ferroviaires inutilisées

10337. – 3 juillet 2018. – **M. Jean-Marie Fiévet** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les emprises foncières ferroviaires inutilisées. Il a été interpellé par des citoyens du fait d'une grande quantité de terrains inutilisés par la SNCF dans de nombreuses villes. Certaines villes souhaitent porter des projets de reconquête des quartiers et acheter ces terrains pour y construire des écoles, des crèches ou des logements. Les négociations entre les collectivités et la SNCF sont difficiles et remettent parfois en cause les projets ou les délais se voient considérablement allongés. Bien que la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social permette aux collectivités territoriales de s'en saisir, les transferts de propriété actuels connaissent des délais très longs. Il lui demande donc ce qui est mis en œuvre afin de valoriser ce patrimoine au service de la collectivité tout en assurant des délais raisonnables afin de mener les projets locaux de manière efficiente. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Jusqu'au 31 décembre 2019, la majeure partie des biens immobiliers SNCF appartenait au domaine public ferroviaire. Il était donc nécessaire de procéder à leur déclassement, c'est-à-dire à leur transfert dans le domaine privé SNCF avant toute opération de vente. Cette procédure avait pour but de préserver le fonctionnement des activités ferroviaires, en s'assurant que ces terrains ne leur étaient pas indispensables. Ceci expliquait en partie la longueur de la durée d'une cession. Depuis le 1er janvier 2020, les biens confiés en gestion à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions continuent d'appartenir au domaine public ferroviaire. Les biens autres que ceux appartenant à SNCF Réseau et à sa filiale chargée de la gestion des gares ont été déclassés par l'ordonnance du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. La cession de ces biens déclassés fait désormais l'objet d'un avis ou d'une autorisation, suivant le type de biens, du ministre chargé des transports. Le code de l'urbanisme donne aux communes et établissements publics de coopération intercommunale titulaires du droit de préemption urbain un droit de priorité sur tout projet de cession d'un immeuble situé sur leur territoire et appartenant jusqu'au 31 décembre 2019 aux établissements publics ferroviaires, et depuis le 1er janvier 2020 aux sociétés héritières de ceux-ci, en vue de la réalisation, dans l'intérêt général, de certaines actions ou d'opérations, telles qu'une politique locale d'habitat. De nombreux biens immobiliers du groupe SNCF, devenus inutiles à la poursuite de ses missions, sont cédés chaque année, rendant possible la réalisation de projets urbains, en particulier la construction de logements sociaux. Ainsi en 2018, 33 cessions correspondant à une surface d'environ 30 ha ont été réalisées et ont permis la construction de 3 523 logements dont 1 188 logements sociaux. Le groupe SNCF bénéficie d'une autonomie de gestion en tant qu'il agit comme propriétaire ou gestionnaire de ces biens. Il lui appartient donc de négocier au mieux avec les collectivités territoriales. Le Gouvernement lui fait confiance ainsi qu'aux élus pour trouver les meilleures solutions satisfaisant l'intérêt général.

Aménagement du territoire
Grands ports maritimes et compétitivité administrative

12538. – 2 octobre 2018. – **M. Damien Adam** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la compétitivité administrative des grands ports maritimes français. En effet, les grands ports maritimes,

comme les ports du Havre et de Rouen, évoluent dans un environnement hyper concurrentiel. Plusieurs acteurs dans le milieu portuaire lui ont rapporté que si l'installation logistique dans un port français peut prendre des années, il suffit de quelques semaines aux Pays-Bas ou en Belgique pour commencer une activité. Il lui demande donc quelles sont ses intentions pour renforcer la compétitivité administrative des ports français. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les ports maritimes sont des actifs stratégiques, indispensables, au service de l'économie. Ils constituent des maillons essentiels de la chaîne logistique et pour le développement des territoires. Plusieurs leviers ont été activés ces dernières années, plus particulièrement lors des Comités interministériels de la mer (CImer) de 2017 et 2018 afin d'améliorer la compétitivité des ports français. En premier lieu, une nouvelle stratégie nationale portuaire est en cours d'élaboration. Elle a pour ambition de doter la France d'une véritable offre portuaire performante et durable, en mesure de gagner de nouvelles parts de marché, tout en s'inscrivant dans la transition écologique et numérique. La valorisation du foncier portuaire en constitue un axe majeur. Ensuite, le Gouvernement a décidé de lancer une mission pour identifier les voies d'amélioration de la compétitivité de la filière logistique en France. Cette mission a proposé des recommandations pour améliorer la chaîne logistique en France. La mission met déjà en exergue un certain nombre de mesures qui concourent à une meilleure compétitivité réglementaire. En 2017, les prescriptions relatives aux entrepôts logistiques généralistes avaient fait l'objet d'une refonte en profondeur, mettant en cohérence les différents régimes (déclaration, autorisation simplifiée appelée enregistrement, et autorisation). Une nouvelle étape intervient en 2020 par l'élargissement du champ du régime d'enregistrement. Ceci permettra une capacité d'implantation plus rapide pour les entrepôts concernés, en particulier pour certains entrepôts spécialisés qui seront traités de la même manière que les entrepôts généralistes. Un chantier plus complexe a été lancé relatif à l'ajustement de notre cadre réglementaire, enjeu majeur pour que les grands ports maritimes français jouent à armes égales avec leurs concurrents européens. Les réflexions portent aujourd'hui sur d'éventuelles évolutions de nature fiscale ou administrative, participant à cette démarche de compétitivité réglementaire ou administrative. Enfin, l'exemple de la fusion des ports, du Havre, de Rouen et de Paris au sein d'un seul établissement (Haropa) s'inscrit dans cette démarche d'amélioration de la compétitivité administrative des ports français, en réunissant en une seule entité trois établissements publics complémentaires.

Transports routiers
Développement du covoiturage

12953. – 2 octobre 2018. – **Mme Marjolaine Meynier-Millefert** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le développement du covoiturage. En effet, ce mode de déplacement tend à répondre de plus en plus aux attentes concrètes des citoyens en matière de nouveaux modes de déplacement mais également aux enjeux écologiques majeurs auxquels il convient de faire face aujourd'hui. Le développement du covoiturage repose essentiellement sur les collectivités locales avec le soutien d'organisations privées qui détiennent aujourd'hui le savoir-faire. Par conséquent, elle souhaiterait connaître quelles sont les mesures que le Gouvernement envisage de prendre afin de favoriser le développement du covoiturage (parkings, fiscalité, partage de données). **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement souhaite que se développe massivement de nouvelles solutions de mobilité dans tous les territoires. Par la loi d'orientation des mobilités, il créé les conditions pour donner rapidement toute sa place à ces mobilités et entend ainsi favoriser le développement massif du covoiturage, notamment en facilitant sa mise en œuvre par les collectivités et ses modalités de circulation sur les réseaux. La loi donne une part importante au covoiturage. Le Gouvernement est convaincu qu'il permet d'apporter une solution alternative à l'usage individuel de la voiture, de diminuer la congestion, d'améliorer la qualité de l'air en zone urbaine, de lutter contre l'assignation à résidence dans les zones rurales et interurbaines et de réduire le coût des déplacements. Il prévoit ainsi d'encourager les collectivités à exercer la compétence d'autorité organisatrice des mobilités en recherchant la collectivité la plus en capacité de le faire, sur tout le territoire national. Les collectivités pourraient ainsi soutenir ou développer elles-mêmes de nouveaux services de mobilité partagée dans un cadre clair et sécurisé. Les autorités organisatrices pourront inciter financièrement les conducteurs ou les passagers en covoiturage. Elles pourront aussi verser une allocation au conducteur à partir du moment où il a publié un trajet, même s'il ne trouve pas de passager, et au conducteur au-delà du simple partage de frais pour les courts trajets. La loi d'orientation des mobilités crée également un « forfait mobilités durables » afin de donner la possibilité aux entreprises et aux administrations de rembourser leurs salariés et agents d'une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail,

sous forme forfaitaire, s'ils utilisent le vélo ou le covoiturage en tant que passager ou conducteur. Ce forfait est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu dans la limite de 400 € par an. L'État généralise la mise en place du forfait pour ses agents en 2020, à hauteur de 200 € par an, et encourage l'ensemble des employeurs à s'inscrire dans cette dynamique. D'autres dispositions de la loi ouvrent la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage et permettront aux maires de réserver l'usage de certaines voies de circulation à différentes catégories de véhicules, notamment aux véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

Transports ferroviaires
Ligne LGV Perpignan-Montpellier

13852. – 30 octobre 2018. – **Mme Laurence Gayte** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, au sujet de la ligne LGV Montpellier-Perpignan et souhaite en particulier évoquer le risque accru de submersion de cette ligne. Le département de l'Aude a - malheureusement - été très dramatiquement touché par les inondations. En tant que députée des Pyrénées-Orientales, département limitrophe impacté lui aussi par ce nouvel épisode climatique extrême, elle voudrait faire part de ses préoccupations concernant l'avenir de la ligne LGV Montpellier-Perpignan. En effet, comme l'a démontré le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie du Languedoc-Roussillon de 2013, la LGV Montpellier-Perpignan, longeant la mer et située en bordure du bassin de Thau et des étangs de Bages, Sigean et Leucate, est très vulnérable au risque de submersion. Depuis quelques années, les épisodes climatiques extrêmes se répètent dans la région. Les infrastructures ferroviaires et routières sont situées en bord de mer. Lors des récentes inondations, l'autoroute Montpellier-Perpignan a été coupée. Mme la députée rappelle que la ligne LGV Montpellier-Perpignan est l'unique ligne ferroviaire existante sur ce tronçon. Les trains ne peuvent y circuler à la vitesse TGV et elle sert à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises. Aussi, elle lui demande de lui indiquer quelle est la position du ministère des transports concernant le risque d'endommagement (vieillissement accéléré ou endommagement durable) de la ligne LGV Montpellier-Perpignan en raison des phénomènes climatiques et en particulier du risque de submersion. – **Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La ligne ferroviaire entre Narbonne et Sète a subi de lourds dégâts lors des intempéries exceptionnelles du 24 octobre dernier, entrainant une suspension des circulations entre Béziers et Sète jusqu'au 25 novembre. La ligne est depuis entièrement remise en service. En ce qui concerne les risques de submersion marine induits par le changement climatique qui pourrait menacer le bon fonctionnement de la ligne actuelle, particulièrement dans les départements de l'Aude et de l'Hérault, à un horizon lointain, SNCF Réseau et les pouvoirs publics ont engagé différentes actions, notamment pour limiter les effets de l'érosion côtière, et que cette problématique conduira, à cet horizon, à réfléchir à un réaménagement de la ligne classique du fait de son importance dans la desserte locale des territoires et du trafic de fret supporté. Il convient toutefois de distinguer cette démarche de la réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Le projet LNMP vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc-Roussillon. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne. Le principe de sa réalisation ne fait pas débat et il est certain que les événements climatiques tels que celui évoqué plus haut, toutefois exceptionnels mais qui risquent d'être plus fréquents, confortent sa nécessité. En effet, le projet LNMP vise à créer un doublet de lignes avec la ligne existante, ce qui permettra d'augmenter la robustesse de l'exploitation ferroviaire dans le corridor languedocien. Par ailleurs, lors de la conception de la LNMP, une attention particulière est portée à la transparence hydraulique du projet, notamment dans les basses plaines de l'Aude, en cohérence avec les prescriptions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI). La loi d'orientation des mobilités, promulguée le 24 décembre dernier, reprend le principe d'une réalisation phasée des projets de grandes liaisons ferroviaires interurbaines, comme la LNMP, en commençant en priorité par les opérations concourant également à l'amélioration des déplacements du quotidien. Ainsi, l'exposé des motifs de la loi affiche un calendrier de réalisation de la LNMP tenable, opérationnellement et budgétairement, avec notamment un engagement des travaux de la section Montpellier-Béziers à horizon de 2028-2030 ans et de la section Béziers-Perpignan à échéance de 2037. Suite à la promulgation de la loi, l'Etat et la Région Occitanie sont convenus de relancer rapidement le projet avec l'ensemble des partenaires cofinanceurs, à commencer par le lancement des démarches préalables à l'enquête publique de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, première phase de la LNMP.

Transports ferroviaires
Nécessité d'intervention urgente en faveur du port multimodal de Mâcon

14028. – 6 novembre 2018. – **M. Rémy Rebeyrotte** alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les menaces actuelles qui pèsent sur l'avenir du port multimodal de Mâcon. Cette question s'inscrit dans la continuité de la COP21 organisée à Paris en 2015, du dernier rapport du GIEC publié au début du mois d'octobre 2018 alarmant sur les records qui s'enchaînent en matière d'émissions de gaz à effet de serre et enfin sur la préparation de la COP24 qui se tiendra dans quelques semaine à Katowice. Elle est certes globale mais elle est inspirée d'un cas bien ancré dans le territoire de Saône-et-Loire. En matière de transport, le report modal de la route vers le fer a été identifié comme un des plus forts leviers de réduction des gaz à effet de serre et en particulier de CO2. La mobilité des personnes et des marchandises de demain doit être plus ferroviaire et moins routière. À l'heure où le fret conventionnel souffre, la croissance du transport de marchandises par rail se fait quasi exclusivement sur le combiné et plus particulièrement sur les autoroutes ferroviaires que soutient par ailleurs le Gouvernement. En Saône-et-Loire, département au sein duquel transite chaque année sur l'autoroute A6 le volume le plus important de camions entre le nord et le sud de l'Europe, un transporteur routier de la région a récemment investi plus de 3 millions d'euros pour accéder depuis les infrastructures multimodales du port de Mâcon gérées par la CCI, à l'autoroute ferroviaire Calais-Le Boulou. Cette connexion aurait dû être opérationnelle à partir du 16 octobre 2018 pour atteindre rapidement un volume non négligeable de 40 000 remorques par an transférées de la route sur le train. Elle reste malheureusement toujours en attente de démarrage suite à une décision non concertée de réorganisation des consignes locales d'exploitation en gare de Mâcon, prise par SNCF Réseau avec des conséquences lourdes sur les règles de circulation qui vont « durablement » réduire les longueurs des trains de fret, empêcher toute initiative de report modal et surtout condamner rapidement l'avenir de son port multimodal et des emplois associés. SNCF Réseau justifie sa position en mettant en avant l'impact éventuel que ferait porter le fret ferroviaire sur les trains voyageurs. Il souhaite donc savoir quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour que les efforts entrepris pour favoriser et développer le report modal en faveur du rail ne soient pas bloqués par les craintes d'éventuels impacts sur les activités de transports de voyageurs qui partagent les même infrastructures ferroviaires. Dans ce cas précis, il lui demande comment le Gouvernement entend concilier rapidement le développement du fret et l'activité voyageurs à Mâcon. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le renforcement de la part modale du fret ferroviaire et de l'intermodalité au profit de modes de transport moins polluants sont des priorités pour le Gouvernement. A cet effet, près de 3 milliards d'euros sont investis chaque année dans la régénération du réseau ferroviaire - passagers et fret. D'autres mesures ont également été annoncées en juillet dernier, afin d'apporter une réponse aux impacts des grèves de l'hiver 2020 et de la crise du Covid-19. Ainsi, l'Etat met en oeuvre la gratuité des péages ferroviaires au second semestre 2020 et leur coût sera réduit de moitié en 2021. Cela permettra de renforcer l'attractivité du rail par rapport à la route. Afin d'engager une transformation de long terme, l'Etat s'est également engagé, au travers de l'article 178 de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), à élaborer une stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. Dans ce cadre, le Gouvernement procédera à la définition d'une planification cohérente des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise au gabarit de nouveaux itinéraires d'autoroute ferroviaire ainsi qu'à l'aménagement d'installations terminales. Les services de transport combiné et en particulier les autoroutes ferroviaires constituent en effet le segment le plus dynamique du fret ferroviaire. La mise au gabarit GB1 de différents itinéraires (méditerranée, artère nord-est, alpin) a permis d'ores et déjà l'essor et le développement de quatre services d'autoroute ferroviaire transportant en moyenne 100 000 poids-lourds par an. Les caractéristiques de ces axes doivent permettre la mise en place de services supplémentaires augmentant le report modal. Grâce aux wagons surbaissés d'autoroute ferroviaire élaborés par Lohr il est désormais possible de transporter sur ces itinéraires, des semi-remorques de 4 mètres de hauteur. Enfin, concernant le port de Mâcon, il est situé sur l'itinéraire d'autoroute ferroviaire méditerranéen ainsi que sur le corridor européen de fret Mer du Nord – Méditerranée. Compte tenu du potentiel de report modal identifié, en courant de l'année 2019, l'Etat a participé au financement des aménagements ferroviaires nécessaires afin de permettre un accès de trains d'autoroute ferroviaire dans l'enceinte portuaire. Depuis mars 2019, les trains d'autoroute ferroviaire entre Calais et Perpignan effectuent un arrêt à Mâcon, ce qui a permis d'ores et déjà un report modal supplémentaire de 3 000 poids lourds et de 500 caisses.

Langue française
Notice d'utilisation du véhicule

14371. – 20 novembre 2018. – **M. Jean-Noël Barrot** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'application de la loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française, au moment de l'homologation de voitures de marque française. Cette loi énonce, en effet, à l'article 2, que dans « la désignation, l'offre, la présentation, le mode d'emploi ou d'utilisation, la description de l'étendue et des conditions de garantie d'un bien, d'un produit ou d'un service, ainsi que dans les factures et quittances, l'emploi de la langue française est obligatoire ». Or il apparaît que plusieurs modèles de véhicules vendus par des marques françaises possèdent des équipements, comme leur ordinateur de bord, intégralement rédigés en anglais, non convertibles au français par leur utilisateur, et dont la traduction n'est pas précisée dans la notice d'utilisation du véhicule. Il souhaite connaître les peines encourues qui sont aujourd'hui prévues pour la non-application de cette loi notamment au moment de l'homologation des véhicules de marque française. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française prévoit dans son article 2 que « dans la désignation, l'offre, la présentation, le mode d'emploi ou d'utilisation, la description de l'étendue et des conditions de garantie d'un bien, d'un produit ou d'un service, ainsi que dans les factures et quittances, l'emploi de la langue française est obligatoire ». Ainsi, pour tous les produits commercialisés en France, la notice d'utilisation ou d'emploi devra être en français. En effet, dans tous les cas susceptibles d'affecter la sécurité ou la santé des consommateurs, certaines mentions, permettant de fournir au consommateur des informations utiles pour évaluer les risques inhérents aux produits, doivent être obligatoirement traduites en français. Il en va de même lorsque de telles mentions portent sur des informations substantielles concernant un produit ou un service telles que les caractéristiques essentielles ou le mode d'emploi, indispensables aux consommateurs pour qu'ils s'engagent en connaissance de cause. Le décret n° 95-240 du 3 mars 1995 pris pour l'application de la loi N° 94-665 du 4 août 1994 a renforcé les sanctions applicables au non-respect de ces dispositions. Il a accru les pouvoirs des personnes compétentes pour constater les infractions. Les officiers de police judiciaire ou les agents de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes notamment ont la possibilité de pénétrer de jour dans les lieux et véhicules concernés, de consulter et de prendre copie des documents et, le cas échéant, de prélever un exemplaire des biens ou produits mis en cause. Une priorité est accordée à la vérification des produits ayant une incidence sur la sécurité et la santé des consommateurs. Le décret précité a défini les infractions aux articles 2,3,4,6 et 9-II de la loi et fixé les sanctions pénales correspondantes. Il s'agit de contraventions de la 4ème classe. Les infractions aux articles 9-1 et 10 de la loi sont sanctionnées respectivement sur la base des articles R.152-4 (contravention de la 4ème classe) et R.361-1 (contravention de la 3ème classe) du code du travail. En outre, toute subvention publique peut être retirée, en tout ou en partie, à un bénéficiaire qui ne se conformerait pas à la loi.

Transports ferroviaires
Réseau express Grand Lille

14917. – 4 décembre 2018. – **Mme Marine Le Pen** attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'apparente mise en sommeil du projet réseau express Grand Lille (REGL), dont la version initiale, évoquée dès 2010, visait à désengorger la circulation sur l'autoroute A1 entre les communes du bassin minier et la métropole lilloise, en créant une liaison ferroviaire de type RER entre Hénin-Beaumont et Lille. Outre plusieurs études, le projet a fait en 2015 l'objet d'une consultation menée par la commission nationale du débat public. À l'issue de celle-ci, le conseil régional Nord-Pas-de-Calais a décidé de la poursuite du projet. Or, alors que plus de 300 000 personnes effectuent quotidiennement, pour des liaisons domicile-travail, la navette sur l'axe autoroutier A1 entre Lille Métropole et le bassin minier, occasionnant d'importants embouteillages aux heures de pointe, le projet semble depuis au point mort. Si l'argument de l'intégration de la Picardie à la nouvelle région Hauts-de-France justifie une actualisation du périmètre et du calendrier de l'opération, de très sérieux doutes continuent à peser quant au financement de celle-ci (plus de deux milliards d'euros) et sur la possibilité de la mener à terme ; ceci, alors même qu'une solution alternative à moindre coût a été évoquée. Le président du conseil régional ayant déclaré en mai 2017 ne pas vouloir abandonner le projet « sans pour autant engager d'actions autres que la réalisation de nouvelles études » et compte tenu de l'absence de crédits dédiés dans le contrat de plan État-région 2015-2020, elle l'interroge sur le degré d'implication de l'État

dans ce dossier et sur la volonté du Gouvernement d'agir en faveur de la concrétisation du REGL, nécessaire au développement, notamment économique, de la région Hauts-de-France. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Conseil régional des Hauts-de-France souhaite mettre en place un réseau de transport ferroviaire express interconnecté au réseau TER existant afin de proposer une solution concrète et durable aux problématiques de mobilités régionales, l'enjeu principal étant de désengorger l'accès à la métropole lilloise, notamment depuis l'ancien bassin minier. Le coût du projet est estimé à plus de deux milliards d'euros. À la suite du débat public qui s'est tenu au premier semestre 2015, le Conseil régional a décidé en mars 2017 de la réalisation d'études complémentaires aux études préliminaires du réseau express du Grand Lille (REGL). La priorité du Gouvernement est l'amélioration des déplacements du quotidien avec le renforcement et le développement des transports ferroviaires dans les grands pôles urbains, des liaisons avec les villes moyennes et la desserte des territoires périurbains, comme le projet de loi d'orientation des mobilités en dispose. Lille constitue un des principaux nœuds régionaux avec près de 25 millions de voyages annuels répartis sur ses différentes gares. Il s'agit de doter les grandes métropoles de liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées, à l'image du réseau express régional (RER) en Île-de-France. Les études menées jusqu'alors par le Conseil régional permettront certainement d'éclairer les enjeux régionaux. L'État accompagnera les collectivités qui souhaitent s'engager dans cette voie. La loi d'orientation des mobilités prévoit que SNCF Réseau présentera un plan d'ensemble, avec un cap clair sur les zones concernées et les étapes à passer pour y parvenir. SNCF Réseau rencontrera prochainement les différentes régions et métropoles pour faire le point, et réfléchir sur la mise en place de RER, adaptée à chaque situation. Ce plan explicitera les objectifs poursuivis, les zones du réseau concernées par les principales étapes de réalisation avec un calendrier. Afin de concrétiser cette vision, le Gouvernement appuiera notamment grâce au plan de relance le lancement des premières opérations dans les principales métropoles. Ces opérations tendront, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, à élargir certains quais et à en augmenter le nombre, à simplifier la gestion de l'infrastructure et à moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation. Le principe retenu est que ces premiers investissements vont permettre de gagner des capacités en évitant des investissements lourds en infrastructures. Au global, la loi d'orientation des mobilités consacre à ce plan de traitement des nœuds urbains saturés un montant prévisionnel d'engagement global de 2,6 Md€ dans les dix années à venir (hors Île-de-France).

Transports

Égalité des territoires face au service public des transports

15134. – 11 décembre 2018. – **Mme Elsa Faucillon** alerte **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les conditions de transports publics collectifs des habitants des territoires de la ligne 13. « Etuve », « ligne de l'enfer », « boite à sardine », la description du calvaire subi au quotidien par les 600 000 voyageurs de la ligne 13 du métro est hélas éloquente. La surcharge des rames de métro depuis de bien trop nombreuses années est un insupportable rituel pour les habitants des villes et quartiers populaires qui, jusqu'à Gennevilliers, se trouvent sur son chemin. Agressivité, violence, malaises, problèmes techniques, retards fréquents - en cours, au travail - sont les conséquences évidemment prévisibles d'une situation d' *overdose* que les élus locaux, les collectifs d'usagers et les citoyens dénoncent depuis longtemps. Le taux de surcharge de 110 % a bien de quoi préoccuper. Dans un contexte où les villes ne cessent de se développer au nord de Paris et où le nouveau palais de justice accroît de façon très sérieuse la fréquentation de la ligne, rien ne garantit que le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la porte de Clichy suffira à garantir des conditions de voyage au mieux « normales ». Elle l'interroge sur la politique que souhaite impulser le Gouvernement pour que tous les territoires aient droit à des conditions de transports collectifs dignes. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La fréquentation de la ligne 13 de métro a en effet cru de façon très importante ces dernières années. Elle a atteint ainsi 600 000 voyages par jours ouvrés. La partie nord de cette ligne est ainsi arrivée à saturation aux heures de pointe. Il convient d'abord de rappeler que les lignes de métro sont sous la responsabilité de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. De nombreuses actions ont déjà été mises en place sous l'égide d'Île-de-France Mobilités ces dernières années afin de faire face à cette hausse de la fréquentation. Les stations les plus fréquentées disposent ainsi de portes palières, le poste de commandement centralisé a été modernisé et un retournement automatique des trains a été mis en œuvre au terminus Châtillon. Par ailleurs, l'intérieur des rames a été repensé pour accueillir plus de voyageurs. L'ensemble de ces actions a permis une amélioration de la production aux heures de pointe représentant 4 à 5 trains supplémentaires par heure. Ce plan d'investissement de

240 millions d'euros a déjà permis d'améliorer la régularité des trains, qui est passée de 90 % en 2010 à 97 % aujourd'hui. La présence humaine a également été renforcée sur les quais les plus chargés afin de gérer au mieux le flux croissant des passagers. Néanmoins, malgré tous ces efforts, les conditions de voyage restent dégradées du fait notamment de la forte augmentation de la fréquentation. Le nouveau tribunal de grande instance (TGI) à Porte de Clichy ouvert en 2018 a notamment contribué à l'augmentation de cette fréquentation, même si la ligne de bus 528 qui le dessert a donc été renforcée pour limiter l'impact sur cette ligne 13. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen contribuera bien à désaturer la ligne 13. Sa mise en service est attendue pour la fin 2020. Ce nouveau prolongement devrait permettre une diminution de 25 % de la fréquentation de la ligne 13, soit 150 000 voyages en moins chaque jour. Enfin, Île-de-France Mobilités a mandaté la RATP à l'été 2018 afin qu'elle réalise des études quant à l'automatisation totale de la ligne 13, à l'instar des lignes 1 et 14 et bientôt de la ligne 4. En avril 2019, la RATP a rendu ses premières études sur le sujet. Cette automatisation permettrait d'avoir un train toutes les 90 secondes à l'heure de pointe et une régularité quasi garantie de 100 % comme sur les lignes 1 et 14. Le coût serait de l'ordre de 730 M€, matériel roulant compris. La faisabilité de cette automatisation doit désormais être discutée entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

Nuisances

Mur anti bruit le long de l'A16 au niveau de Coudekerque-Branche (Nord)

15279. – 18 décembre 2018. – **M. Christian Hutin** alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les très nombreuses nuisances que subissent les riverains de l'autoroute A16 au niveau de la commune de Coudekerque-Branche (Nord). L'augmentation du trafic routier, notamment des camions, entraîne un niveau sonore qui devient difficilement supportable pour l'ensemble des habitants qui jouxte cet équipement autoroutier essentiel pour le lien avec l'Europe du nord. L'installation d'un mur anti-bruit est désormais une nécessité pour que les riverains puissent retrouver un peu de calme et de sérénité. Il est évident que ces difficultés iront en s'accentuant au fur et à mesure de l'augmentation du trafic routier dans les années à venir. Il lui demande donc de lui faire connaître les moyens qu'elle compte mettre en œuvre afin de remédier à une situation qui ne cesse de se dégrader. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'État est pleinement conscient des enjeux liés à la réduction des nuisances phoniques le long des axes routiers. Il respecte scrupuleusement à ce titre l'obligation réglementaire qui impose la protection des bâtiments dont le permis de construire a été déposé antérieurement à la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure ou avant 1978. Dans toute la mesure du possible, cette obligation est remplie par la mise en place de protections à la source comme des murs antibruit. Dans certains cas néanmoins, ce même résultat peut être recherché par des protections de façades, permettant de respecter les niveaux sonores attendus à l'intérieur des bâtiments. Dans ce cadre et sur la section de l'autoroute A16 au niveau de Coudekerque-Branche en particulier, l'État est intervenu depuis 2010 dans le cadre de la première phase du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du département du Nord. Des protections de façades réglementaires ont été réalisées sur l'ensemble des logements et des bâtiments sensibles où les seuils réglementaires de niveaux sonores étaient dépassés. Seul le traitement de l'école Georges Brassens à Coudekerque-Branche, pour lequel l'État a réservé des crédits depuis 3 ans, reste à mettre en œuvre dans l'attente du lancement de travaux devant être concomitamment réalisés par la mairie. Toutefois, à la demande des différentes communes bordant l'A16, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France a décidé de réaliser une actualisation des études acoustiques sur l'A16 dans le Nord afin de connaître précisément les nuisances sonores provoquées par le trafic actuel. En fonction des résultats de cette étude et des obligations réglementaires de l'État en vigueur, il sera alors possible d'envisager de compléter les mesures de protections de façade déjà réalisées, voire de mettre en place un traitement à la source de type écran anti-bruit dont le financement reste à définir.

Taxis

Nouveaux statuts des acteurs mobilités

15608. – 25 décembre 2018. – **Mme Agnès Thill** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le projet de création d'un nouveau statut dans les zones rurales autorisant le transport individuel à la demande, proche de la flexibilité du VTC et des prix du covoiturage. Elle a bien pris connaissance du projet du Gouvernement et de la nouvelle solution « mobilité » exposée dans la réforme du transport public particulier des personnes (T3P) par la création d'un statut entre celui du VTC et du covoiturage. Interpellé par le syndicat des artisans taxis de l'Oise, elle transmet à Mme la ministre

les inquiétudes de ces derniers. L'Oise est un département rural et les artisans taxis ont su, selon les informations transmises, répondre aux demandes des citoyens des villes comme des campagnes les plus éloignées, autant pour du transport privé que pour des déplacements pour raisons médicales. Ces artisans taxis affirment qu'il pourrait être plus judicieux de proposer d'autres alternatives que d'ajouter à nouveau d'autres acteurs qui complexifieraient l'offre déjà présente. De plus, les artisans taxis de l'Oise sont inquiets des futurs accords entre la CPAM et ces potentiels nouveaux acteurs. Ainsi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser le cadre autour duquel le Gouvernement compte développer cette offre de transport en garantissant la conservation d'un marché pour les artisans taxis. De plus, elle souhaite également connaître le cadre prévu entre la CPAM et les potentiels acteurs de ce nouveau service. **– 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) ne prévoit pas la création d'un nouveau statut d'acteurs de la mobilité dans les zones rurales. Par ailleurs, la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 a créé le transport d'utilité sociale, notamment afin de sécuriser les actions associatives qui se déployaient sur les territoires. Les modalités de mise en œuvre de ces services ont été précisées par un décret du 20 août 2019, à l'issue d'une concertation avec les professionnels du taxi, les capacitaires LOTI et les associations. Cette concertation a permis d'inscrire ce nouveau service dans l'écosystème actuel en venant s'articuler avec les services de transport public particulier de personnes. Organisés uniquement par des associations et réalisés à titre gratuit (une participation aux frais pouvant être demandée dans la limite de 32 centimes d'euros par kilomètre parcouru), ces services sont réservés à des publics éloignés des autres solutions de mobilité, soit parce qu'ils résident en zone rurale, soit parce qu'ils ont de faibles revenus. Il n'est, à ce jour, pas envisagé de conventionnement par la CPAM des associations organisant un service de transport d'utilité sociale.

Transports ferroviaires
Bilan LOTI sur la ligne Perpignan-Figueras

15613. – 25 décembre 2018. – **Mme Florence Lasserre** -David interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le bilan économique et social de la ligne Perpignan-Barcelone. En effet, proche de la frontière espagnole, sa circonscription au Pays Basque, se trouve dans une situation géographique et économique similaire à celle de la région d'Occitanie, à la différence près qu'elle ne dispose pas d'une ligne grande vitesse (LGV). Ainsi, cette section ferroviaire internationale, mise en service définitivement en janvier 2013, paraît être un bon indicateur pour estimer la rentabilité d'une telle infrastructure sur son territoire. La communication du bilan des résultats économiques et sociaux du projet de ligne à grande vitesse « Perpignan-Barcelone » n'a pas été encore faite à sa connaissance. Or l'article L. 1511-6 du code des transports (issu de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite loi LOTI) prévoit que « lorsque les opérations mentionnées à l'article L. 1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public ». L'article R. 1511-8 du même code précise que « le bilan, prévu par l'article L. 1511-6, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées (…) ». Elle souhaite par conséquent savoir à quelle date le Gouvernement publiera le bilan LOTI de cette ligne. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Après la mise en service complète de la section internationale Perpignan-Figueras en janvier 2013, la société concessionnaire a rencontré de réelles difficultés financières. Les manquements contractuels du titulaire du contrat de concession ont ainsi conduit le Royaume d'Espagne et la République française à prononcer la déchéance de ce contrat le 20 décembre 2016. Afin de garantir la continuité des services ferroviaires, le Royaume d'Espagne et la République française ont confié, par une convention d'exploitation, les biens de la concession, ainsi que l'exploitation, la maintenance et le renouvellement de la section internationale à une filiale commune aux deux gestionnaires d'infrastructures nationaux, ADIF et SNCF Réseau, le 21 décembre 2016, date d'entrée en vigueur de la déchéance du contrat de concession. Cette instabilité depuis la mise en service n'a pas permis à la ligne de fonctionner dans des conditions normales d'exploitation. Le fonctionnement actuel n'est d'ailleurs que transitoire. Dans ces conditions, réaliser le bilan LOTI ne répondrait pas à l'esprit de l'article L. 1511-6 du code des transports.

Transports ferroviaires

La gare de la Mogère, un grand projet inutile imposé au détriment des usagers ?

15753. – 1er janvier 2019. – **Mme Muriel Ressiguier** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le grand projet inutile de la gare de la Mogère à Montpellier. La gare TGV Montpellier-Sud-de-France, appelée aussi gare de la Mogère, a été mise en service le vendredi 7 juillet 2018, malgré les controverses qu'elle suscite depuis plus de 10 ans. Le jour de son ouverture au trafic, des opposants au projet ont « inauguré » l'infrastructure, dont le coût s'est élevé à 135 millions d'euros, par une chorégraphie inspirée du film « Ghostbusters ». Ils entendaient interpeller les pouvoirs publics sur ce que représente vraiment la Mogère : une gare fantôme. La construction de la nouvelle gare a été basée sur un mensonge, celui de la saturation de la gare Saint-Roch. Or les difficultés que connaissait l'infrastructure pour l'accueil des passagers ont été à l'origine des travaux de rénovation achevés en 2014, pour un coût de plus de 57 millions d'euros. L'objectif avoué était de porter à 8,5 millions de personnes sa capacité d'accueil à horizon 2020. Pourquoi dès lors vouloir à tout prix la construction d'une nouvelle gare si les flux de passagers sont déjà maîtrisés ? Lancée sur un terrain en partie inondable, la construction de la gare a par ailleurs fait l'objet d'un partenariat public-privé. Les risques de coût financier pour ce type d'opérations sont élevés ; le rapport d'information Sueur-Portelli, fait au nom de la commission des lois du Sénat en 2014, a par exemple dénoncé « une formule *a priori* séduisante mais souvent fallacieuse pour la personne publique ». Le risque financier, réel, pose en fait la question de la viabilité du projet. Or les doutes sont largement permis dans le cas de la gare de la Mogère, qui est desservie actuellement par 8 trains par jour, alimentant une ligne TGV pour Paris-Gare-de-Lyon (aller-retour), un TGV Ouigo pour Lyon et Marne-la-Vallée et deux Intercités Bordeaux-Marseille (aller-retour). Ainsi, la fréquentation de la Mogère est insignifiante pour une infrastructure d'une telle ampleur, qui n'a pas convaincu les commerçants de venir s'y installer. Aucun guichet d'accueil, aucun distributeur de banque, ni petit commerce ne vient animer ce lieu vide. L'accessibilité de la gare et son interconnexion constituent une autre insuffisance de ce projet. Cette exigence, conforme aux attendus d'une politique ferroviaire moderne, a été notamment pointée par la Cour des comptes dans un rapport public thématique d'octobre 2014. La nécessaire amélioration de la qualité de service du réseau ferré national suppose notamment selon elle : « une meilleure façon de rentabiliser pour les usagers le temps passé dans les transports ». Certes, le fait de détourner le trafic de trains de marchandises du centre-ville était indispensable, mais la construction d'une nouvelle gare ne l'était pas. L'infrastructure n'est pas raccordée au réseau de transports en commun. Celle-ci n'est accessible depuis le centre-ville que par des navettes de bus, pour un temps de trajet entre 30 minutes et une heure suivant l'état de la circulation. En outre, l'avenir de la gare est sujet à de lourdes interrogations. Jacques Rascol, directeur régional de SNCF Mobilités, a annoncé, le 12 décembre 2018, la mise en place de 28 trains pour la gare Saint-Roch et de 24 trains pour la gare Sud-de-France pour l'année 2020. On peut s'interroger sur la pertinence d'une telle stratégie qui, en déshabillant Pierre pour habiller Paul, cherche la rentabilité de la nouvelle gare à tout prix, en affaiblissant la desserte de la gare Saint-Roch. Or cette dernière est située en plein centre-ville de Montpellier et est desservie par de nombreuses lignes de bus et le tramway. Enfin, les défenseurs du projet mettent en lumière le raccordement de la gare de la Mogère à la future ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan-Barcelone, pour augmenter, à terme, le nombre de trains desservant la gare. Il faut rappeler cependant que la construction de cet axe ferroviaire a fait l'objet de nombreux reports. Dans un rapport du président du Conseil d'orientation des infrastructures, Philippe Duron, remis à la ministre des transports en février 2018, le scénario le plus optimiste évoque un début des travaux au plus tôt entre 2028 et 2030, au plus tard en 2038 ! Elle indique à Mme la ministre que celle-ci, ni aucun autre élu responsable de ce fiasco n'a souhaité inaugurer officiellement la gare de la Mogère. En définitive, elle lui demande si cela constituerait la preuve de sa prise conscience que cette gare n'est en réalité qu'un projet dispendieux et inutile. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM), est une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs (220 km/h) et de marchandises (120 km/h) qui s'accompagne de la réalisation de deux gares nouvelles pour desservir les agglomérations de Nîmes et de Montpellier. La ligne du CNM avec ses gares nouvelles de Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France fonctionne en parallèle de la ligne actuelle et ses gares centre, dans un contexte où l'axe languedocien est déjà particulièrement chargé, notamment pour la desserte d'une agglomération en forte croissance démographique. La ligne a été mise en exploitation commerciale le 10 décembre 2017 pour les trains de fret, qui ont ainsi basculé progressivement de la ligne classique vers la ligne nouvelle pour atteindre près de 70 % de trains de fret basculés sur le CNM. Pour sa part, conçue comme un véritable pôle d'échange multimodal, la gare nouvelle de Montpellier Sud de France assure l'interconnexion entre les modes de déplacement de l'agglomération et de la grande distance : trains à grande vitesse, transport régional, tramway, bus, piétons, vélos et

voitures individuelles. Sa réalisation a été confiée à la société SAS Gare de la Mogère dans le cadre d'un contrat de partenariat signé le 4 février 2015 pour une durée de 15 ans. Le contrat de partenariat a été approuvé par le décret n° 2015-154 du 11 février 2015 *approuvant le contrat de partenariat passé entre SNCF Réseau et la SAS Gare de la Mogère pour la conception, la construction, l'entretien, la maintenance et le financement du pôle d'échange Multimodal Montpellier Sud de France*. Son financement de la gare a été assuré par les différents partenaires cofinanceurs que sont l'État, SNCF Réseau et les collectivités locales. Le projet de gare nouvelle de Montpellier Sud de France a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2014, conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement. Suite à celle-ci, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet. Plus précisément, le projet a obtenu l'ensemble des autorisations administratives nécessaires à sa réalisation dans le respect de l'intérêt général et des principes de la directive cadre sur l'eau et de la loi sur l'eau. Sa réalisation est autorisée par le Plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) et sa compatibilité avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) a été assurée par la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, permettant notamment d'assurer la transparence hydraulique du projet et d'éviter toute aggravation du risque inondation. Opérationnellement, la gare de Montpellier Sud de France a été mise en service en juillet 2018, permettant l'ouverture du CNM aux voyageurs. Dès lors, huit circulations voyageurs journalières ont été mises en place, en accord avec SNCF Mobilités et la région Occitanie, afin de bénéficier au plus tôt des gains de temps permis par la nouvelle infrastructure, sans attendre la mise en service de la gare de Nîmes Pont du Gard, prévue à la fin de l'année 2019. D'ores et déjà, près d'un million de voyageur ont bénéficié de la gare de Montpellier Sud de France en un an. Dès 2020, la desserte TGV va passer de 4 à 24 trains par jour sur le CNM, avec 27 trains à grande vitesse demeurant sur la ligne classique. En parallèle, la Métropole organise le raccordement de la gare à la ligne 1 du tramway. Ainsi, même si toutes les composantes n'étaient pas réunies le jour de l'ouverture de la nouvelle gare, elles se mettent progressivement en place pour faire en sorte que les 2 gares de Montpellier atteigent un fonctionnement équilibré et complémentaire, en préservant de la capacité pour accompagner l'évolution de la demande à l'avenir.

Transports ferroviaires

Ligne SNCF Douai - Paris et suppression de désserte. 7556

15754. – 1er janvier 2019. – **M. Alain Bruneel** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le risque de suppression des dessertes de Douai et Valenciennes de la ligne SNCF reliant la gare de Paris Nord. Alors que l'offre de services s'est déjà fortement réduite ces dernières années entre Douai et Paris, le territoire ne peut accepter cette suppression qui nuirait fortement à son dynamisme, son attractivité mais également à la mobilité des habitants. Cette décision serait également un contresens historique par rapport aux enjeux environnementaux de la période. Il montre son opposition au fait que la SNCF devienne le moteur d'une République à deux vitesses où des territoires oubliés seraient forcés de tourner le dos à des métropoles hyper-connectées. Il lui demande des informations à ce sujet et de bien vouloir lui indiquer dans quelle mesure le Gouvernement entend mettre un coup d'arrêt à cette décision contraire à l'intérêt général. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Chaque année, des éléments, conjoncturels ou structurels, amènent SNCF Mobilités à apporter des modifications à son plan de dessertes grande vitesse. SNCF Mobilités construit ainsi, en amont du service annuel à venir, un projet de plan de transport au regard notamment des contraintes, techniques, économiques et commerciales auxquelles elle est confrontée. Dans le cadre de la négociation de la nouvelle convention TER, le conseil régional Hauts-de-France a fait part à SNCF Mobilités de sa volonté de mieux exploiter la grande vitesse régionale conventionnée (TERGV). L'entreprise qui dispose de son autonomie de gestion pour ses activités grande vitesse, a ainsi travaillé à une adaptation du plan de transport TGV de l'axe nord pour le service annuel 2020. A la demande de la région Hauts-de-France, une phase de concertation autour des évolutions de dessertes TGV a débuté avec SNCF Mobilités à partir de février 2019. Compte tenu des enjeux, le Gouvernement a par ailleurs demandé à SNCF Mobilités d'élargir le travail de concertation amorcé avec la région à l'ensemble des collectivités locales concernées. Ces rencontres ont permis à SNCF Mobilités de partager le projet initial d'évolution de l'offre et de recueillir les réactions des élus. Bien que l'évolution proposée permette d'augmenter globalement l'offre grande vitesse en région Hauts-de-France, la grande majorité des villes concernées se sont inquiétées de la perte de leurs liaisons directes avec Paris. Face aux contestations, l'entreprise a revu son projet initial, en étudiant notamment les possibilités d'aménagements permettant de répondre au mieux aux attentes des territoires. SNCF Mobilités a ainsi poursuivi au mois de mars 2019 les échanges avec les principaux élus concernés autour d'un nouveau projet de plan de desserte TGV. Dans l'ensemble, les discussions ont permis d'améliorer le niveau de

desserte TGV des territoires par rapport au projet initial. Les gares de Douai et Valenciennes comptabilisent en effet, respectivement, 2 et 2,5 allers-retours quotidiens supplémentaires avec Paris. Au total, se seront ainsi 6 et 5,5 allers-retours qui relieront quotidiennement Douai et Valenciennes à Paris, soit 1 et 1,5 allers-retours en moins par rapport au plan de transport actuel. La région Hauts-de-France et SNCF Mobilités ont toutefois convenu de renforcer les liaisons interrégionales entre les principales villes de la région et la métropole de Lille. Les gares de Douai et Valenciennes sont ainsi, à compter du service annuel 2020, desservies respectivement par 2,5 et 13 allers-retours TER quotidiens supplémentaires, ce qui, compte tenu de la part importante des déplacements intra-régionaux dans ces territoires, permet d'apporter une réponse de qualité au vu des besoins de mobilité des usagers. Au-delà du cas des dessertes évoquées, le Gouvernement est enfin très attaché à la qualité du dialogue entre SNCF Mobilités et les territoires. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire crée ainsi à partir du service annuel 2021 des procédures d'information obligatoire des territoires avant toute évolution de desserte TGV.

Transports

Lignes de car Ouibus en région Bretagne

16164. – 22 janvier 2019. – **Mme Christine Pires Beaune** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur l'ouverture de cinq nouvelles lignes de cars Ouibus au printemps 2019 en région Bretagne. Alors que cette région finance les lignes de TER, cette décision de la SNCF, maison-mère de l'entreprise Ouibus est incompréhensible. La SNCF organise elle-même une concurrence déloyale du service ferroviaire. Chaque année, le conseil régional de Bretagne finance les transports ferroviaires à hauteur de dix millions d'euros supplémentaires et l'offre ferroviaire a augmenté de 20 % en 2018. Avec cette décision, la SNCF commet une double faute : d'une part, elle encourage le développement des « cars Macron », mode de transport lent, très polluant et contraire à la politique de transition énergétique souhaitée par le Gouvernement et d'autre part, elle se concurrence elle-même dans son cœur risquant demain de perdre les appels d'offres du marché ferroviaire en région Bretagne. Aussi, elle lui demande d'indiquer si le Gouvernement entend intervenir auprès de la SNCF afin que cette décision anti-écologique et anti-ferroviaire soit annulée. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'offre de « cars dits Macron » relève de la stratégie et de la politique commerciale des autocaristes. Que ces opérateurs dépendent de la SNCF, comme c'était le cas pour OUIBUS (devenu BlaBlaBus début 2019 depuis que le groupe BlaBlaCar en est devenu l'actionnaire majoritaire) ou d'autres groupes, le Gouvernement n'intervient pas dans leurs choix de dessertes, ces entreprises disposant en la matière d'une autonomie de gestion. En tout état de cause, la loi prévoit que l'Autorité de régulation des transports (ART) soit garante du bon fonctionnement de ce nouveau marché en s'assurant que l'ouverture de nouveaux services de transport par autocar ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des services publics conventionnés existants, ferroviaires ou routiers, sur des liaisons de 100 km ou moins. Le cas échéant, une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont notamment les régions qui organisent les services TER, peut saisir l'ART afin de les limiter ou les interdire, en vertu de l'article L.3111-18 du code des transports. L'AOM doit ensuite se conformer à l'avis de l'ART qui est rendu dans un délai de deux mois (qui peut être prolongé d'un mois).

Transports urbains

Inégalités d'attribution et de tarification du forfait Améthyste

16168. – 22 janvier 2019. – **Mme Laurianne Rossi** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conditions d'attribution du forfait de transport francilien Améthyste à l'aune du prochain examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Le titre de transport Améthyste proposé par Île-de-France Mobilités, anciennement carte Améthyste, permet aux personnes âgées de plus 65 ans, retraités et aux personnes handicapées, résidantes en Île-de-France, de bénéficier d'un accès illimité à tous les modes de transports du réseau francilien RATP, OPTILE, SNCF de Paris et de la banlieue parisienne à l'exception de certaines dessertes directes d'aéroports (Orlyval, Bus Direct Paris-Aéroport ex-cars Air France, navettes VEA Disney) et des bus touristiques (OpenTour, Cars Rouges). L'obtention de ce forfait est soumise à des conditions de ressources ou de statuts ; les anciens combattants et les veuves de guerre peuvent notamment y avoir droit. Actuellement, la gestion de ce forfait est administrée directement par chacun des départements de l'Île-de-France, ces derniers décidant donc des conditions d'éligibilité et des zones de validité attribuées mais aussi du montant de la participation financière à la charge de l'usager. Or cette gestion discrétionnaire laissée à chaque département aboutit à de profondes inégalités en matière d'accès à ce forfait et de

reste à charge pour ces bénéficiaires, créant de la sorte une inégalité dans l'accès au service public francilien de transports. À titre d'exemple, les critères relatifs aux ressources varient d'un département à l'autre. Ainsi, le département des Hauts-de-Seine soumet son obtention au fait d'être non imposable ou d'être imposable sous le plafond de l'impôt soumis au barème (ligne 14) défini par le département, hors décote et hors réductions d'impôts, à hauteur de 650 euros pour une personne seule et de 800 euros pour un couple ou bien d'être bénéficiaire de l'Allocation adultes handicapés (AAH). En revanche, les départements de Paris et du Val-de-Marne fixent des conditions de ressources bien moins restrictives en permettant que l'attribution de ce forfait soit accordée au foyer fiscal acquittant un impôt sur les revenus inférieurs ou égal à 2 028 euros (lors de la première demande) ou à 2 430 euros (lors du renouvellement) et sans prise en compte d'un quelconque seuil de revenu aux titulaires de la carte du combattant, aux veuves et veufs d'anciens combattants et aux veuves et veufs de guerre de 65 ans et plus. Par conséquent, elle lui demande si elle envisage dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, de proposer des mesures visant à l'harmonisation de la tarification des transports par l'autorité organisatrice de mobilité régionale sur son territoire, de nature à assurer l'égalité des citoyens face au coût du service public de transports en Île-de-France, qui demeure un service public de première nécessité. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Île-de-France Mobilités (IDFM), anciennement dénommé STIF, est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il est à ce titre compétent pour fixer les relations à desservir et arrêter la politique tarifaire. En application de l'article R. 1241-29 du code des transports, IDFM participe à la mise en œuvre des politiques d'aide à l'usage des transports collectifs et il peut à cette fin coordonner l'intervention des collectivités publiques, mettre en place des aides spécifiques au bénéfice de certaines catégories d'usagers ou participer directement au financement de ces mesures. Les forfaits Améthyste sont réservés aux personnes âgées ou handicapées sous conditions de ressources ou de statut (anciens combattants) résidant en Île-de-France. Ces forfaits sont financés par les départements d'Île-de-France, qui décident des conditions d'éligibilité et des zonages de validité attribués. Les départements peuvent également demander une participation financière aux bénéficiaires. Une éventuelle harmonisation des conditions d'éligibilité ainsi que de la participation financière à la charge de l'usager des forfaits Améthyste ne relève donc pas de l'État mais de la libre administration des collectivités territoriales, principe défendu par la constitution. Enfin, la loi d'orientation des mobilités a pour ambition d'améliorer la coordination des interventions pour la mobilité des plus fragiles. Ainsi, elle prévoit l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire. En Île-de-France, la responsabilité est confiée à IDFM, à la région Ile-de-France, aux départements et à la Ville de Paris. L'objectif de ce plan est d'identifier les freins à la mobilité des publics fragiles et d'y apporter une réponse coordonnée entre les différents acteurs. La mise en cohérence des tarifications pourrait ainsi être examinée dans ce cadre, pour rendre le système plus lisible et efficace pour ces publics.

Transports ferroviaires
Nouvelle organisation de la SNCF

16440. – 29 janvier 2019. – **Mme Françoise Dumas** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nouvelle organisation mise en place par la SNCF en Occitanie. Depuis le mois de décembre 2018, la SNCF a mis en place une nouvelle organisation du service client en gare et à bord des trains sur quatre ligne en Occitanie et notamment la ligne Nîmes-Le Grau-du-Roi. Les contrôleurs travaillent désormais en équipe mobile dans les gares ou à bord des trains, et la présence à bord de ceux-ci n'est pas systématique. Aussi, le remplacement du contrôleur à bord par des équipes mobiles intervenant ponctuellement et de manière ciblée suscite des inquiétudes relatives à la qualité du service. Les usagers craignent la généralisation du dispositif « équipement agent seul » (EAS), permettant de faire circuler les trains avec le seul conducteur à bord, et des conséquences sur l'accès au train des plus fragiles et discriminés, notamment les scolaires et les personnes à mobilité réduite. En effet, ces agents assurent, outre le contrôle des titres de transport, des fonctions essentielles de sécurité, d'assistance, de médiation et de renseignement. Aussi, elle souhaiterait connaître les solutions envisagées pour répondre aux inquiétudes légitimes des usagers. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La politique de service des trains express régionaux est définie par l'autorité organisatrice de transport compétente qui en confie l'exécution à la SNCF dans le cadre d'une convention d'exploitation. L'État, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix. Dans ce cadre, la région Occitanie a convenu avec la SNCF la mise en œuvre sur certaines lignes d'une nouvelle organisation de services à bord et en gare prévoyant l'intervention d'équipes mobiles afin de lutter plus

efficacement contre la fraude et de progresser aussi dans l'information des voyageurs et leur prise en charge en situation perturbée. A l'instar de ce qui se fait dans certains réseaux de transports urbains, ce dispositif s'appuie sur des équipes composées d'au moins deux agents et dimensionnées en fonction de la configuration des gares et des trains et des horaires de leurs interventions. Par une meilleure articulation entre les opérations à bord et à quai, la visibilité des agents se veut renforcée. Leurs actions ciblées visent à réduire la fraude et les actes d'incivilité, en contribuant ainsi à la satisfaction et au sentiment de sûreté des voyageurs. Concernant plus spécifiquement la question du conducteur unique à bord des trains, la conduite avec un « agent seul » remonte au milieu des années soixante-dix. Au départ, elle n'a été déployée que sur les lignes de banlieue parisienne. Par la suite, le dispositif a été étendu aux dessertes TER. Le matériel est conçu spécifiquement pour offrir au conducteur un espace de conduite plus protégé que n'importe quelle autre partie du train, permettant ainsi, en cas de collision, de garantir l'intégrité physique du conducteur et une capacité d'intervention en cas d'accident. Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, la SNCF a mis en place plusieurs référentiels internes pour gérer ces situations et expliquer clairement aux agents les procédures à suivre. L'ensemble des formations dispensées aux agents de conduite concernés reprend également la préparation pratique et psychologique à ces situations.

Transports ferroviaires
Dégradation de la régularité des trains SNCF en 2018 en Normandie

16681. – 5 février 2019. – **Mme Séverine Gipson** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la constante dégradation des services de la SNCF en Normandie, depuis plusieurs années. Les lignes TER (Evreux-Paris) de la région sont empruntées par plus de 30 000 passagers par jour, et cependant la part de trains en retard a, depuis 2014, augmenté de 40 %. Ces retards sur les lignes représentent des dizaines de milliers d'heures perdues pour autant d'usagers. Cette augmentation du nombre de trains en retard, à l'encontre des engagements pris par le ministère, est loin d'avoir été résorbée, malgré l'attention particulière promise : la dégradation entre 2017 et 2018 a été de 20 % ! Cette situation est insupportable pour les usagers. L'année passée, un journalier normand a été touché par un retard au moins une fois par semaine. Ces retards peuvent évidemment être justifiés par de mauvaises conditions météorologiques, mais la SNCF ne semble pas à la hauteur du défi : alors même qu'ils justifient les importants retards d'octobre 2018 par des feuilles sur les voies, et annoncent la mise en place d'un « plan adhérence », les perturbations de novembre 2018 se sont aggravées ! Le Gouvernement avait promis une attention particulière portée à la rénovation des voies normandes, où, chaque jour, près de 15 % des journaliers sont affectés par des retards. Pourtant, de l'aveu même de la SNCF, les incidents techniques ont été plus importants en 2018 qu'en 2017. À l'aune de ces nouveaux éléments, quelles sont les dispositions auxquelles réfléchit le Gouvernement pour pallier à tous ces retards affectant durablement les normands qui tous les jours prennent le train pour aller travailler et qui donc chaque jour subissent des retards ou des annulations de trains. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La desserte Paris-Evreux était réalisée en 2019 à la fois par les trains d'équilibre du territoire (TET) Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville (10 allers-retours quotidiens) et Paris-Evreux-Serquigny (1,5 aller-retour quotidien), conventionnés par l'Etat depuis 2011, ainsi que par des trains express régionaux (TER) conventionnés par la région Normandie (6 allers-retours quotidiens). Conformément aux préconisations de la mission parlementaire « TET d'avenir », les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Evreux-Serquigny reliant Paris et la Normandie ont été reprises par la région Normandie à compter du 1er janvier 2020. C'est donc la région qui assure désormais le rôle d'autorité organisatrice de l'ensemble des trains assurant ces relations. En vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, il incombe désormais à la Région de piloter les prestations confiées à la SNCF, en pleine responsabilité. L'âge avancé du matériel roulant a entrainé des dysfonctionnements. Ce dernier arrive en fin de vie malgré les plans de maintenance. C'est pourquoi, en transférant les lignes à la Région, l'Etat a financé le renouvellement complet des trains. À cela s'ajoutent les difficultés de production au niveau de la gare de Paris-Saint-Lazare ainsi que de trop nombreux dérangements des infrastructures. Constatant ces problèmes, l'Etat a demandé à la SNCF de revoir ses plans d'actions et de trouver des solutions durables pour améliorer la robustesse de l'infrastructure. Ainsi, SNCF Réseau a revu sa planification à Paris-St-Lazare afin d'assurer les départs à l'heure. Malgré une amélioration au premier semestre 2019, la qualité de service reste encore sujette au moindre aléa. L'arrivée des nouveaux matériels roulants à compter du début de l'année 2020, conjuguée à la mutualisation de la production au sein d'une même entité régionale, doit permettre d'envisager une diminution significative des dysfonctionnements. Les nouvelles rames sont financées par l'État, par le biais de l'AFITF, à hauteur de 720 M€. Concernant la régénération nécessaire des infrastructures, l'État et la région se sont engagés à confirmer leurs efforts financiers consacrés aux transports ferroviaires dans le cadre de la

revoyure des CPER de Haute-Normandie et de Basse-Normandie et du CPIER « Vallée de la Seine ». Par ailleurs, les opérations de désaturation de la gare Paris-Saint-Lazare et la réalisation des travaux d'infrastructures sur la section Paris-Mantes ont notamment pour objectif de résoudre les problèmes liés à la densité du trafic ferroviaire à l'approche de Paris-Saint-Lazare, qui perturbe les circulations et génère de trop nombreux retards de trains. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre plus global du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), récemment intégré dans la priorisation des investissements ferroviaires de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et confirmé dans son intégralité dans la décision ministérielle du 13 février 2020. Enfin, le déploiement du système GSM-R de télécommunications radio entre le sol et le train est un enjeu prioritaire pour améliorer les conditions d'exploitation de la ligne Paris – Mantes – Evreux – Lisieux – Caen – Cherbourg en matière de régularité et de sécurité. L'État mettra les moyens financiers nécessaires pour garantir la mise en service de cette technologie à horizon 2023 sur la section Lisieux – Cherbourg et à horizon 2024 sur la section Mantes – Lisieux.

Transports ferroviaires
Réductions de dessertes TGV de Paris vers les villes du bassin minier

17430. – 26 février 2019. – **M. Bruno Bilde** alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les projets de la SNCF qui envisage de réduire massivement le nombre de dessertes TGV de Paris vers les villes du bassin minier. En effet, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau TGV, les services du conseil régional des Hauts-de-France ont été informés de la suppression de près des deux tiers des dessertes dans la région, à partir de décembre 2019. Concrètement, le TGV qui relie actuellement Paris à Valenciennes et Dunkerque en passant par Douai, Lens, Béthune et Hazebrouck devrait s'arrêter à Arras et laisser la place au TER. Cette rupture participerait de l'allongement des temps de trajets et entraînerait des difficultés certaines pour les usagers qui empruntent ces lignes à grande vitesse chaque jour pour aller travailler. Face aux inquiétudes légitimes des maires concernés, la SNCF semble jouer la montre en n'apportant aucune garantie ni aucune explication valable sur ce dé tricotage lourd de conséquences. Cette politique d'enclavement entre en totale contradiction avec les ambitions affichées et contractées par le Gouvernement dans le cadre du contrat d'engagement pour le renouveau du bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais. Signé le 7 mars 2017 et confirmé le 22 février 2018, ce contrat prévoit notamment une participation de l'État pour un montant de 100 millions d'euros sur 10 ans dans le but de transformer le territoire et d'améliorer durablement la vie des habitants marqués par les conséquences économiques et sociales de la crise industrielle. À quoi servirait la réhabilitation de milliers de logements si le territoire perdait en attractivité du fait de conditions de transport dégradées ? À quoi bon développer l'activité économique et la mobilité si le bassin minier perd les atouts de ses dessertes stratégiques ? Il lui demande d'intervenir dans les plus brefs délais auprès de la SNCF pour assurer les élus locaux et l'ensemble des habitants du territoire du maintien de la totalité des dessertes TGV. Le renouveau du bassin minier doit être partagé par tous. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Chaque année, des éléments, conjoncturels ou structurels, amènent la SNCF à apporter des modifications à son plan de dessertes grande vitesse. L'opérateur ferroviaire construit ainsi, en amont du service annuel à venir, un projet de plan de transport au regard notamment des contraintes, techniques, économiques et commerciales auxquelles il est confronté. Dans le cadre de la négociation de la nouvelle convention TER, le conseil régional Hauts-de-France a fait part à la SNCF de sa volonté de mieux exploiter la grande vitesse régionale conventionnée (TERGV). L'entreprise, disposant d'une autonomie de gestion pour ses activités grande vitesse, a ainsi travaillé à une adaptation du plan de transport TGV de l'axe nord pour le service annuel 2020. A la demande de la région Hauts-de-France, une phase de concertation autour des évolutions proposées s'est déroulée à partir de février 2019. Compte tenu des enjeux, le Gouvernement a par ailleurs demandé à la SNCF d'élargir le travail de communication amorcé avec la région à l'ensemble des collectivités concernées. Le Gouvernement est en effet très attaché à la qualité du dialogue entre les opérateurs ferroviaires et les territoires et la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire crée à partir du service annuel 2021 des procédures d'information obligatoire des territoires avant toute évolution de desserte TGV. Ces rencontres ont permis à la SNCF de revoir le projet initial pour les Hauts de France, en étudiant notamment les possibilités d'aménagements permettant de répondre au mieux aux attentes des territoires. Dans l'ensemble, les discussions ont permis d'améliorer le niveau de desserte des territoires par rapport au projet initialement proposé, qu'il s'agisse des dessertes TGV ou TERGV. Après révision de la proposition initiale, les gares de Douai, Valenciennes, Béthune et Hazebrouck comptabilisent en effet, respectivement, 2, 1,5, 1,5 et 1,5 allers-retours quotidiens supplémentaires avec Paris. Au total, ce sont ainsi 6, 5,5, 4,5 et 4,5 allers-retours qui relient quotidiennement ces villes à Paris (soit respectivement 1, 1,5, 1,5 et 1,5 allers-retours en moins par rapport au plan de transport 2019). Concernant Dunkerque, la concertation a abouti à un nombre de 6 allers-retours quotidiens entre Dunkerque et Paris (contre 9 en 2019 et 5,5 dans le plan

initial) ainsi qu'à la création d'un aller-retour supplémentaire TGV en semaine (une analyse de la fréquentation de cette desserte supplémentaire sera effectuée pour décider de sa pérennisation). En parallèle, l'entreprise a opéré une optimisation des temps de parcours de certains trains, sans pour autant être en mesure d'assurer la même performance qu'aujourd'hui (meilleur temps de parcours de 1h59 en 2020 contre 1h40 précédemment). La SNCF s'est enfin engagée à procéder à une baisse des prix pour contrebalancer l'augmentation des temps de parcours. Pour Lens, la seconde proposition de la SNCF a permis d'améliorer significativement le niveau de dessertes par rapport au projet initial (passage de 3 A/R quotidiens à 5 en 2020, contre 6 au service 2019). Pour des raisons techniques la SNCF n'a pu satisfaire la demande de mise en œuvre d'un trajet Lens-Paris direct en fin de matinée (mais il existe une solution en correspondance pour un temps de parcours comparable). La région Hauts-de-France et la SNCF ont par ailleurs convenu de renforcer les liaisons interrégionales entre les principales villes de la région et la métropole de Lille. Les gares de Douai, Valenciennes, Lens et Hazebrouck sont ainsi, à compter du service annuel 2020, desservies respectivement par 2,5, 13, 8,5 et 4,5 allers-retours TER quotidiens supplémentaires ainsi que 3,5 TERGV allers-retours supplémentaires pour Dunkerque, ce qui, compte tenu de la part importante des déplacements intra-régionaux dans ces territoires, permet d'apporter une réponse de qualité au vu des besoins de mobilité des usagers. La desserte TER de Béthune reste identique.

Transports ferroviaires

Le projet ferroviaire « Lyon-Turin »

17805. – 12 mars 2019. – **M. Didier Quentin** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'accord de Rome du 30 janvier 2012 entre les gouvernements français et italien, au sujet du projet ferroviaire « Lyon-Turin ». En effet, à la suite d'un rapport récent d'experts italiens remettant en cause la rentabilité d'un tel investissement, des questions demeurent quant au financement de ce projet ferroviaire. En application de l'article 16 de ce même accord, le principe de base du financement global de la partie commune franco-italienne est la parité entre les deux États, tout en précisant que, pour les points cités à l'article 4 de l'accord de 2012, autres que le tunnel dit « de base » de 57 km, le financement incombe à l'État sur le territoire duquel les ouvrages sont situés. Il y est également indiqué que le « tunnel de base » de 57 km, situé majoritairement en France, est programmé avec un financement, hors contribution de l'Union Européenne, de 42,1 % pour la part française et de 57,9 % pour la part italienne, toujours en application de l'article 18 de l'accord de 2012. En effet, sur cette partie commune franco-italienne, la section française est de 33 km, avec deux tunnels, et elle est financée à 100 % par la France ; la section italienne, quant à elle, est de 22,5 km, avec un tunnel de 19,5 km, et elle est financée à 100 % par l'Italie. Pour arriver à la parité globale de financement entre la France et l'Italie, il convient donc que la partie italienne « surpaie » le tunnel de base, les coûts des 33 km français étant sensiblement supérieurs aux coûts des 22,5 km italiens. Il en résulte qu'en l'absence de la réalisation de la section précitée de 33 km en double tube sous les tunnels de Belledonne et du Glandon, la déclaration d'utilité publique (DUP) des accès français, prise en 2013, prévoyant seulement la réalisation de ces tunnels à simple tube, la contrepartie française du financement ferait défaut et l'Italie pourrait alors s'estimer lésée, au vu de la rupture du principe global de la parité évoqué ci-dessus. En outre, l'article 16 de l'accord de 2012 prévoit : « La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne ». C'est pourquoi il lui demande de lui indiquer la position du Gouvernement sur l'engagement des travaux de cette section de 33 km, véritable contrepartie française de l'accord de 2012 et sur les conséquences pour l'État français d'un éventuel abandon de cette partie du projet. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le projet de ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin doit permettre le report modal, de la route vers le fer, d'une part importante du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et réduire les impacts environnementaux du transport routier, en particulier dans les vallées alpines dès sa mise en service. Conformément à l'accord international franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et à l'accord de Paris du 24 février 2015, la répartition de financements s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne dans la limite du coût certifié et déduction faite de la participation européenne, laquelle a régulièrement confirmé son intérêt pour le projet, et finance les études de l'ouvrage à hauteur de 50 % et les travaux à hauteur de 40 %. Opérationnellement, la section transfrontalière du Lyon-Turin n'est plus un projet mais un chantier, dont la mise en service est prévue en 2030. Les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement avec plus de 28 km de creusement réalisés sur les 160 km du projet. Les procédures pour l'attribution des travaux principaux sont d'ailleurs en cours. Ainsi, en décembre 2019, TELT, le maître d'ouvrage du projet, a envoyé les dossiers de consultation aux entreprises pour les marchés de creusement du tunnel côté français. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (LOM) a confirmé la

spécificité internationale du Lyon-Turin, en précisant que « *l'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport* ». Spécifiquement sur les accès, la LOM rappelle qu' « e*n lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent, d'ici 2023, de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.* » Le Gouvernement a demandé à SNCF Réseau de lancer un tel programme d'études au sein d'un comité de pilotage placé sous l'égide du préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes dans lequel sont mobilisés des collectivités et les élus. Il ne s'agit toutefois pas, dans ce travail sur la programmation des accès, de remettre en cause leur réalisation à terme, mais de n'envisager cette réalisation qu'une fois exploitées les potentialités de la ligne classique et en fonction de l'évolution des trafics dans le tunnel de base. L'Italie conduit d'ailleurs une démarche similaire, pour revoir la programmation des accès côté italien. Ces deux programmes de révision font l'objet d'échanges transparents entre les deux Etats.

Transports ferroviaires
Financement du tunnel transalpin Lyon-Turin

18019. – 19 mars 2019. – **M. Nicolas Dupont-Aignan** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le financement de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. En application de l'article 18 de la convention qui lie les deux États pour la réalisation commune de cet ouvrage, il est prévu que l'Italie prendra à sa charge 57,9 % du financement du tunnel, c'est-à-dire plus de la moitié du coût total alors qu'elle n'est amenée à réaliser que 12 kilomètres sur 57. Le fondement de ce sur-financement demandé à l'Italie tient au fait que la France construira seule les 33 kilomètres du tunnel à double tube en amont de Saint-Jean de Maurienne (articles 4 et 16 du traité). Or, si l'on en croit les conclusions du conseil d'orientation pour les infrastructures, la réalisation de ce tunnel côté Français est plus qu'aléatoire. Dans ces conditions, il souhaiterait savoir si l'Italie serait fondée à demander à la France un remboursement du surcoût qu'elle a versé si la France ne respecte ses engagements contractuels. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le projet de ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin doit permettre le report modal, de la route vers le fer, d'une part importante du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et réduire les impacts environnementaux du transport routier, en particulier dans les vallées alpines dès sa mise en service. Conformément à l'accord international franco-italien du 30 janvier 2012 pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et à l'accord de Paris du 24 février 2015, la répartition de financements s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne dans la limite du coût certifié et déduction faite de la participation européenne, laquelle a régulièrement confirmé son intérêt pour le projet, et finance les études de l'ouvrage à hauteur de 50 % et les travaux à hauteur de 40 %. Opérationnellement, la section transfrontalière du Lyon-Turin n'est plus un projet mais un chantier, dont la mise en service est prévue en 2030. Les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement avec plus de 28 km de creusement réalisés sur les 160 km du projet. Les procédures pour l'attribution des travaux principaux sont d'ailleurs en cours. Ainsi, en décembre 2019, TELT, le maître d'ouvrage du projet, a envoyé les dossiers de consultation aux entreprises pour les marchés de creusement du tunnel côté français. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (LOM) d'orientation des mobilités a confirmé la spécificité internationale du Lyon-Turin, en précisant que « *l'État confirme son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon central du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport* ». Spécifiquement sur les accès, la LOM rappelle qu' « e*n lien avec les acteurs locaux et en coordination avec l'Italie, une démarche visant à définir un phasage pertinent, d'ici 2023, de ces accès mais aussi à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permettra d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi.* » Le Gouvernement a demandé à SNCF Réseau de lancer un tel programme d'études au sein d'un comité de pilotage placé sous l'égide du préfet de la région Auvergne Rhône-Alpes dans lequel sont mobilisés des collectivités et les élus. Il ne s'agit toutefois pas, dans ce travail sur la programmation des accès, de remettre en cause leur réalisation à terme, mais de n'envisager cette réalisation qu'une fois exploitées les potentialités de la ligne classique et en fonction de l'évolution des trafics dans le tunnel de base. L'Italie conduit d'ailleurs une démarche similaire, pour revoir la programmation des accès côté italien. Ces deux programmes de révision font l'objet d'échanges transparents entre les deux Etats.

Transports ferroviaires
Modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

18022. – 19 mars 2019. – **M. Aurélien Pradié** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Le Gouvernement s'était engagé à commander de nouvelles rames de matériel roulant pour la ligne POLT au début du premier semestre 2019. Il apparaît que cette commande a été retardée, ce qui engendre une livraison et une mise en service repoussés d'autant, alors qu'elle était prévue en 2022-2023. Il est déplorable de constater un retard systématique dès lors qu'il s'agit du renouvellement du matériel roulant et la modernisation des infrastructures sur cette ligne. Par ailleurs, la durée de ces travaux semble démesurée. Entamés en 2015, ils sont prévus jusqu'en 2025 alors que les moyens techniques nécessaires à l'accélération des travaux existent pour réduire ces délais excessifs. M. le député tient à rappeler l'importance de ces travaux pour l'amélioration de la mobilité des citoyens qui vivent dans ces territoires ainsi que pour le développement économique de l'ensemble des départements de la ligne POLT qui restent encore beaucoup trop enclavés. Il est inimaginable que le Gouvernement ne tienne pas ses engagements sur un sujet aussi structurant que celui-ci. La densification des dessertes ferroviaires et la modernisation des infrastructures sur la ligne POLT sont les premiers moyens pour réduire la fracture territoriale. Il lui demande d'assurer la commande de trains neufs dans les plus brefs délais et d'engager les efforts nécessaires afin d'assurer une livraison en 2023 au plus tard en vue de l'avenir des territoires. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La ligne ferroviaire Paris-Limoges-Toulouse fait partie des lignes dites « structurantes » des trains d'équilibre du territoire. À ce titre, le Gouvernement a décidé de l'élaboration, sous l'égide du préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, d'un schéma directeur pour doter la ligne d'une vision stratégique à court, moyen et long termes. Une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs des territoires traversés a ainsi été menée en 2017 et 2018. Ce travail a permis d'établir un diagnostic partagé de la ligne et de présenter des propositions pour mieux répondre aux besoins des territoires. Lors de sa venue à Limoges en juillet 2018, la Ministre chargée des transports a réaffirmé la détermination du Gouvernement à améliorer la qualité des services ferroviaires de cette région, dans le cadre de la priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants. Le schéma directeur de la ligne POLT a ainsi été validé en février 2019, proposant des améliorations significatives. Ces orientations s'inscrivent pleinement dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités, qui a été promulguée le 24 décembre 2019. À horizon 2025, il s'agit de mener un ambitieux programme de régénération et de modernisation de l'infrastructure afin que celle-ci retrouve non seulement ses performances nominales mais, au-delà, permette des gains supplémentaires en temps de parcours. Cela représente un investissement de l'ordre d'un milliard d'euros (hors Ile-de-France) porté par SNCF Réseau pour la seule régénération, sachant que des opérations ciblées de modernisation et de performance, ayant vocation à être cofinancées avec les collectivités locales, seront également réalisées. Concernant le matériel roulant de la ligne, depuis juillet 2019, l'ensemble des rames actuelles ont été équipées en wifi afin de permettre aux voyageurs de transformer leur temps de trajet en temps utile aussi bien pour les déplacements des voyageurs professionnels que ceux liés aux loisirs. Par ailleurs, un marché de renouvellement de l'ensemble des rames a été signé fin 2019 par SNCF Mobilités avec le constructeur CAF grâce à un financement de l'État, par le biais de l'AFITF. Dans le cadre de ce marché, le matériel destiné à la ligne POLT représente un investissement de plus de 400 M€. Ces nouvelles rames disposent d'un très haut niveau de confort et sont aptes à la vitesse maximale de 200 km/h qui est celle des tronçons les plus performants de la ligne. Les premières livraisons sont attendues à la fin de l'année 2023. Grâce aux nouvelles rames plus performantes et à la modernisation de l'infrastructure, l'objectif est de gagner une vingtaine de minutes sur le temps de parcours entre Paris et Limoges et une quinzaine de minutes supplémentaires entre Limoges et Toulouse. Ces améliorations permettent d'envisager à cet horizon un accroissement de l'offre sur l'axe à raison d'un aller-retour supplémentaire entre Paris et Limoges. Le schéma directeur prévoit au sein de ces 11 allers-retours la mise en service de 2,5 allers-retours rapides avec un seul arrêt intermédiaire entre Paris et Limoges pour un temps de trajet de moins de 2h50.

Transports ferroviaires
Nouveau cadencement SNCF et desserte de Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine

18229. – 26 mars 2019. – **M. Bruno Millienne** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la desserte par la SNCF de la ligne Rouen-Paris et plus particulièrement sur le nouveau cadencement qui doit être mis en place au plus tard en janvier 2020, impactant, notamment, la desserte des gares de Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine. Une pétition contre ce projet a recueilli plus de 1 500 signatures à la fin février 2019. En effet, à l'heure de l'examen par le parlement du

projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) annonçant des solutions de transports pour tous et sur l'ensemble du territoire, il apparaît, suite aux différentes réunions d'information, qu'un impact réel sur la qualité du service serait d'ores et déjà identifié sur ces deux gares, sachant que leur desserte demeure à ce jour pleinement insuffisante. La gare de Bonnières-sur-Seine est la dernière gare d'Ile-de-France, mais aussi la première gare normande avec plus de 40 % de voyageurs en provenance de Normandie. Cette dégradation du service serait totalement en contradiction, tant avec la volonté du Gouvernement de réduire la fracture territoriale en matière de transports, qu'avec sa volonté d'inciter les français à l'usage de moyens de transports plus vertueux pour l'environnement. Aussi, M. le député souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur ce projet de cadencement mené par la SNCF qui risquerait fortement de dégrader les conditions de service aux usagers. Il souhaiterait, en outre, que lui soient indiqués les moyens d'actions envisagés pour répondre aux préoccupations légitimes des élus locaux et des nombreux voyageurs concernés. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – En vue du transfert à la région Normandie à compter du 1er janvier 2020 des quatre lignes de trains d'équilibre du territoire entre la Normandie et Paris, SNCF Voyageurs a travaillé avec les services de la région sur la définition d'une nouvelle offre régionale de transports visant à l'amélioration de l'attractivité globale des lignes TER et au développement de leur fréquentation. Afin d'optimiser l'offre, une étude complète des mobilités en Normandie a préalablement été menée pour analyser les déplacements, tous modes confondus. Les services de transport ferroviaire de voyageurs entre la Normandie et Paris sont désormais tous organisés par la région Normandie. En tant qu'autorité organisatrice, la région est donc la seule compétente pour définir l'offre ferroviaire TER en fonction de l'analyse qu'elle fait des besoins de mobilité des usagers. L'État, au regard du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix.

Transports ferroviaires
Réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne

18493. – 2 avril 2019. – **Mme Valérie Gomez-Bassac** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la demande de réhabilitation de la ligne ferroviaire Carnoules-Gardanne. Maintenue active dans la plus simple expression possible à des fins militaires, la ligne Gardanne-Carnoules est l'une des infrastructures ferroviaires oubliée de longue date, uniquement exploitée par l'association du Train touristique du Centre-Var, menacée jusqu'à peu par une interdiction d'exploitation, consécutivement à un désengagement financier du ministère des armées. Aujourd'hui l'exploitation touristique de la ligne contribue à sa préservation et ne s'oppose pas au classement au titre du réseau stratégique de défense. Mais, il est aussi clair qu'en appliquant les référentiels SNCF sans contribution au titre de la Défense nationale, la ligne pourrait être fermée rapidement. En concertation avec SNCF Réseau, l'autorisation de reprise de l'exploitation touristique a été obtenue jusqu'au 30 juin 2019 entre Carnoules et Brignoles. Cette date marquera le terme de la convention actuelle. Aussi, un consensus politique avec les collectivités territoriales, notamment l'agglomération de la Provence Verte, a permis de défendre temporairement cette exploitation touristique. Considérant le statut de cette ligne, unique en France, et compte tenu de l'investissement réalisé, il parait aujourd'hui indispensable d'envisager un transfert de gestion au bénéfice des collectivités territoriales prêtes à s'engager. Toutefois, ce transfert de gestion du domaine public ferroviaire aux collectivités, qui devront assumer avec les exploitants touristiques la maintenance de la ligne en appliquant le référentiel dédié aux lignes touristiques plus adapté et moins contraignant que les règles appliquées aujourd'hui par SNCF Réseau, nécessite le déclassement de la ligne du réseau stratégique de Défense, cette demande est actuellement en cours de traitement auprès du ministère des armées. Les enjeux de la mobilité sont fondamentaux. Le sujet des lignes de desserte fine dites « petites lignes » est une préoccupation majeure dans les territoires pour le transport du quotidien et par la régénération des voies ferrées en proposant des solutions alternatives et innovantes pouvant émerger localement (train hydrogène, train léger, bus à haut niveau de service sur voie dédiée, véhicule autonome etc.). Les transports du quotidien et le désenclavement des territoires « périphériques », terreau de la contestation sociale des « gilets jaunes » est un enjeu qui demande une réponse collective. Ainsi, dans le département du Var, la réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne peut répondre à ces objectifs. Dans cette perspective, Mme la députée sollicite l'accompagnement et la position du ministère sur la réhabilitation de cette ligne ferroviaire. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La ligne ferroviaire Carnoules-Gardanne était historiquement maintenue en état pour les besoins de la défense. Suite à la signature du protocole relatif aux garanties de circulations ferroviaires militaires sur la ligne Miramas - Toulon - La Motte Sainte Roseline en septembre 2019, le ministère des armées a indiqué que cette

ligne n'était plus jugée nécessaire aux besoins de la défense. La ligne a donc été retirée de l'inventaire prévu à l'article 10 du décret n° 97-444, du réseau stratégique de défense et des annexes du protocole relatif à la prise en compte des besoins du ministère des armées en matière ferroviaire, permettant ainsi la mise en place d'un transfert de gestion aux collectivités territoriales et la préservation l'exploitation touristique. S'agissant de la réhabilitation de la ligne Carnoules-Gardanne, le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, en concertation avec les collectivités territoriales concernées, devra étudier toutes les possibilités pour que les emprises de la ligne retrouvent un usage à court ou moyen terme. Le ministère chargé des transports encourage les initiatives locales et le déploiement de solutions innovantes, adaptées aux infrastructures et aux enjeux des territoires desservis.

Chambres consulaires
Dissolution CNBA - Représentation de la profession de la batellerie artisanale

19315. – 7 mai 2019. – **M. Jean-Louis Thiériot** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la disparition programmée de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA). L'article 26 de la loi de finances pour 2019 a non seulement supprimé la taxe affectée à la CNBA mais a également prévu la dissolution de l'établissement public dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi de finances. Les missions de la CNBA doivent être transférées aux chambres des métiers et de l'artisanat (CMA). Si cela est concevable pour les missions purement administratives de l'établissement telles que la tenue du registre des entreprises, en revanche, la mission essentielle de représentation des intérêts de la profession n'est pas assurée de perdurer dans l'avenir. Compte tenu de la spécificité de la profession de la batellerie artisanale, les CMA ne sont en effet pas en mesure d'assurer cette mission. M. le député fait donc part à Mme la ministre de l'inquiétude des entreprises de batellerie quant à l'avenir de leur profession. Il lui signale qu'à l'heure de la transition écologique, les voies navigables constituent un enjeu essentiel dans l'objectif de développement d'un transport de marchandises décarboné et qu'il est par conséquent indispensable que la voix des acteurs du fret fluvial soit portée par une institution juridiquement capable de dialoguer avec les pouvoirs publics. Il l'interroge donc sur les dispositions prises par le Gouvernement pour assurer la continuité de la représentation des entreprises de batellerie, notamment dans le cadre du grand débat sur la transition écologique, après la dissolution de la CNBA. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les rapports de la Cour des comptes de 2010 et de mai 2017 ont dressé un constat sévère des insuffisances de gestion et de défaut de prestation de service de l'établissement public administratif (EPA) CNBA. Le Gouvernement a donc proposé la suppression de la CNBA et de la taxe qui lui est affectée pour exercer ses missions. Ceci contribuera à améliorer la compétitivité des entreprises de batellerie artisanale (moins de 7 salariés), qui sont les seules entreprises de transport fluvial à la payer. Ces dispositions ont été adoptées par le Parlement à travers l'article 26 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019. Les missions régaliennes assurées par la CNBA (tenue du registre des entreprises, centre de formalité des entreprises) ont été transférées au réseau des chambres des métiers et de l'artisanat au 1er juillet 2019. Depuis cette date, les entreprises de batellerie artisanales sont enregistrées au répertoire des métiers. Ce contexte a conduit, à l'initiative de la profession, à la création, au 1er novembre 2019, d'Entreprises fluviales de France (E2F), qui fédère toutes les entreprises de transport fluvial (armateurs et artisans bateliers). Cette organisation est structurée en 3 collèges (fret armateur, fret artisans, passagers) et sur un maillage territorial fondé sur des délégations régionales. Dans le même temps, des travaux sont en cours pour créer une interprofession fluviale regroupant l'ensemble des acteurs du secteur fluvial, afin de répondre aux défis de compétitivité et de transition écologique et numérique, et apporter plus de lisibilité au secteur. Une attention particulière sera portée au secteur de la batellerie artisanale, dont l'activité est essentielle au secteur du transport fluvial de marchandises.

Crimes, délits et contraventions
Décret - Plateforme de fiabilisation des coordonnées

19497. – 14 mai 2019. – **Mme Valérie Beauvais** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'absence de publication du décret permettant de créer la plateforme de fiabilisation des coordonnées des contrevenants dans les transports en commun (VACS pilotée par l'UTP). Alors que la fraude dans les transports publics s'élève à plus de 500 millions d'euros, il est particulièrement regrettable que cet outil qui concourrait à la fiabilisation des coordonnées des contrevenants et ainsi à un meilleur recouvrement des procès-verbaux dressés pour des actes de fraudes ne soit pas

publié. En conséquence, elle lui demande d'une part de bien vouloir lui indiquer les raisons de cette non publication et d'autre part les mesures qu'elle entend mettre en œuvre pour parvenir à la publication dudit décret. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La lutte contre la fraude est une préoccupation partagée par le Gouvernement. Celui-ci est mobilisé pour faire application de la loi dite « Savary », qui permet aux opérateurs de transport d'obtenir des renseignements sur l'identité et l'adresse des contrevenants contenus dans les fichiers des administrations, à travers une « personne morale unique ». Toutefois, le projet de décret présenté par le Gouvernement n'a pas obtenu un avis favorable de la section des travaux publics du Conseil d'État, réunie le 23 juillet 2019. La section a estimé que le choix d'une personne de droit privé, telle que VACS, ne pouvait que résulter d'une mise en concurrence. Le Conseil d'Etat a également indiqué que la possibilité de confier cette mission, sans mise en concurrence, à une personne publique telle qu'un établissement public, était ouverte. En effet, la personne morale unique étant amenée à traiter des données personnelles, collectées par les administrations dans une finalité autre que cette de la lutte contre la fraude dans les transports publics, il apparaît indispensable d'encadrer son activité. Les différentes options qui permettraient de mettre en œuvre la fiabilisation des données des contrevenants sont actuellement à l'étude par de nombreux services mobilisés sur ce sujet.

Énergie et carburants

Le réseau des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques

19515. – 14 mai 2019. – **M. Sébastien Cazenove** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le développement du réseau des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. En lien avec les objectifs du Plan Climat, et en cohérence avec les mesures pour la transition vers des véhicules propres, l'électromobilité connaît depuis 2017 une croissance importante du maillage de points de charge publiques, en ligne avec les objectifs de 55 000 à 65 000 bornes installées d'ici à 2020 et de 100 000 bornes en 2022. Aujourd'hui, la France possède le troisième réseau de bornes de recharge publiques le plus important en Europe derrière les Pays-Bas et l'Allemagne avec 24 850 points de recharge mais peu sont dénombrés dans les territoires ruraux. Par ailleurs, les constructeurs proposent des modèles de véhicules avec des types de prises différentes (1, 2, 3 ou 4) et contraignant parfois le conducteur d'un véhicule électrique à rechercher une zone de recharge en fonction du type de prises correspondant à sa voiture électrique. Ainsi, ces différents inconvénients peuvent constituer un frein à l'achat d'un véhicule électrique. Aussi, il souhaiterait savoir comment sont identifiés les besoins d'infrastructures au niveau territorial, quels dispositifs le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour aider les collectivités locales et les inciter au déploiement des infrastructures de recharge et enfin si le Gouvernement entend agir afin de standardiser les prises de recharge. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Pour accompagner le développement de la voiture électrique, la France dispose de réseaux territoriaux de bornes de recharge pour véhicules électriques, complétés par des stations de recharge aménagées sur initiatives privées. Afin de faciliter et accompagner l'essor des véhicules électriques, il est nécessaire de densifier ce réseau national d'infrastructures de recharge ouvertes au public tout en rationalisant l'occupation de l'espace public. Aujourd'hui, plus de 30 000 points de recharge ouverts au public sont installés en France. Le Gouvernement s'est fixé l'objectif de 100 000 points de charge ouverts au public fin 2021 et de 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030. Le Gouvernement a mis en place une série de mesures visant à promouvoir le déploiement du réseau d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. Elles s'articulent autour de trois axes : l'aide à l'installation d'infrastructures, la réglementation, la promotion des véhicules électriques. Suivant le type d'infrastructures et le porteur de projet il existe différentes aides financières à l'installation d'un point de recharge. Par exemple les copropriétés et collectivités territoriales qui souhaitent accélérer leur déploiement sur tout le territoire peuvent bénéficier de plusieurs dispositifs : - bornes à moitié prix pour les 3 000 premières copropriétés qui souhaitent s'équiper : les 3 000 premières copropriétés de France qui se lanceront dans la démarche de s'équiper en bornes de recharge bénéficieront d'une aide de 50 % couvrant l'acquisition des équipements, de l'infrastructure pour l'ensemble de la copropriété les travaux d'installation (y compris ceux de pré-équipement). Cette opération de soutien exceptionnelle représentant un investissement de 15 millions d'euros permettra de multiplier par 2 le nombre de copropriétés équipées de bornes de recharge ; - bornes à la demande à 500 mètres de chez soi : les collectivités territoriales s'engageant à installer un point de charge à moins de 500 mètres du lieu de résidence ou de travail de tous les propriétaires et utilisateurs de véhicules électriques qui en font la demande, bénéficieront d'une aide de 2 160 € par borne (coûts de fourniture et d'installation) à laquelle pourra venir s'ajouter la prise en charge des coûts de raccordement au réseau électrique à hauteur de 75 %, telle que prévue dans

le projet de loi d'orientation des mobilités. Par ailleurs, le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques adopte les standards européens de prises à installer sur les bornes de recharge de véhicules électriques accessibles au public : le connecteur type 2 pour la normale (de 3,7 à 22 kW) et le tri-standard pour la rapide (au-delà de 22 kW) jusqu'à la fin 2024. Passée cette échéance, seuls les chargeurs Combo 2 et type 2 seront exigés.

Personnes handicapées

Handicap et remplacement par la SNCF de lignes ferroviaires par des bus

19752. – 21 mai 2019. – **M. Raphaël Gauvain** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation des personnes en situation de handicap face au remplacement par la SNCF de plusieurs lignes ferroviaires par des liaisons par bus. En effet, l'association APF France Handicap a attiré son intention sur le fait que cette transformation de certaines lignes avait eu pour conséquence de compliquer la situation de personnes en situation de handicap. Les trains étant complétement adaptés pour le transport des personnes en situation de handicap avec par exemple des rampes d'accès. Alors qu'au contraire les bus de remplacement ne seraient pas toujours adaptés à ce type de transport. Aussi, il souhaite savoir si le Gouvernement entend remédier à ces difficultés pour les personnes handicapées souhaitant se déplacer. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les arbitrages entre dessertes par train ou par autocar sur les lignes du réseau ferroviaire régional ne relèvent plus du ministère en charge des transports mais de la responsabilité des autorités organisatrices régionales. Cela étant, si le transport ferroviaire présente de nombreux avantages, notamment en termes de sécurité, de confort ou de respect de l'environnement, l'autocar peut également se révéler être la solution la plus pertinente en termes de soutenabilité économique. Ainsi, dans le cas d'une ligne à faible fréquentation, le recours à l'autocar se justifie et permet de prévoir de plus nombreux arrêts, notamment dans des localités dont les gares sont fermées au trafic voyageur. Dans d'autres cas, ajouter une desserte par autocar sur une ligne desservie par le train permet d'offrir aux voyageurs une offre complémentaire. Indépendamment de la question des choix opérés par les autorités organisatrices régionales, le législateur a fixé des obligations à respecter en termes de renouvellement des matériels roulants qu'il leur incombe de respecter. Ainsi, qu'il s'agisse de matériel roulant ferroviaire ou routier, les normes en matière d'accessibilité sont définies par la loi. En effet, l'article L 1112-3 du code des transports impose le recours à du matériel roulant accessible en cas d'acquisition lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux. Il est également admis que le matériel non accessible en service à la date du 13 février 2015 continue à être exploité après cette date. Néanmoins, concernant les services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs, une proportion minimale de matériel accessible doit être respectée. S'agissant des autocars de plus de 22 passagers, l'article D. 1112-7-1 fixe la proportion minimale à respecter à 86 % à compter du 1er juillet 2019 et à 100 % à compter du 1er juillet 2020. Les autorités organisatrices des transports doivent respecter ces prescriptions à chaque renouvellement de contrat avec les entreprises de transport qu'elles désignent.

Transports ferroviaires

Système de surcoût pour l'achat d'un billet à bord des trains TER

20051. – 28 mai 2019. – **M. Hervé Berville** alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le système de surcoût pour l'achat d'un billet à bord des trains TER instauré par SNCF. L'objectif de ce dispositif dissuasif est de lutter contre la fraude, un enjeu pour les régions qui doivent pouvoir garantir leur niveau de recettes et ainsi préserver leur capacité à assurer voire développer leur service public de transport. Ce principe pose toutefois des difficultés aux usagers, notamment du réseau breton, dans les gares qui ne sont pas équipées d'un distributeur de billets régionaux. S'il est vrai que les usagers font de plus en plus le choix d'acheter leurs titres de transport en ligne, un certain nombre de personnes n'ont pas cette possibilité. La situation actuelle s'avère ainsi inacceptable, ne prenant pas en compte les spécificités des territoires et les contraintes liées à l'usage des outils numériques. Dans ce contexte, il conviendrait d'assouplir le dispositif pour les usagers des gares ne possédant pas de systèmes de vente ou de proposer de nouvelles modalités de distribution permettant à tous les publics de pouvoir acheter un titre de transport sans surcoût. Alors que la fracture numérique est une réalité sur de nombreux territoires et que la mobilité du quotidien est un enjeu crucial pour les citoyens, il lui demande de soutenir une démarche de révision de ces nouvelles règles de régularisation. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement rappelle qu'en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, il ne saurait intervenir dans l'organisation du service des trains express régionaux, lesquels relèvent de la compétence des conseils régionaux. Dans le respect des dispositions juridiques encadrant la régularisation des voyageurs en situation frauduleuse, les modalités de régularisation des personnes voyageant dans un TER sans être muni d'un titre de transport valable relèvent des conditions d'exploitation des services convenues entre le transporteur et l'autorité organisatrice régionale. Dans ce contexte, des nouvelles règles de régularisation s'appliquent depuis mars 2019 aux TER organisés par la région Bretagne dans l'objectif de lutter plus efficacement contre la fraude et de garantir aussi une meilleure équité de traitement entre les clients qui achètent leur billet en amont du voyage et ceux qui régularisent leur situation seulement en cas de contrôle. Il convient toutefois de noter que les tarifs de régularisation des usagers sans billet et qui se présentent spontanément au chef de bord (« barème de bord ») sont inférieurs à ceux s'appliquant aux usagers qui ne le font pas (« barème contrôle »). De plus, la nouvelle convention d'exploitation des TER conclue entre la région Bretagne et la SNCF prévoit qu'en cas d'absence de solution de vente physique en gare de départ dans la demi-heure précédent le départ du train, les clients puissent obtenir auprès du chef de bord un billet dont le prix est établi sur la base de certains tarifs proposés aux guichets (« barème guichet »). Afin d'éviter tout détournement, la délivrance de ce titre ne peut toutefois concerner que les usagers qui se présentent spontanément à l'agent de contrôle pour signaler cette situation.

Transports par eau
Conditions d'exercer en tant que capitaine de navire batant pavillon français

20052. – 28 mai 2019. – **M. Éric Diard** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions permettant de piloter des bateaux battant pavillon français avec des clients à bord. En effet, malgré l'obtention du diplôme de capitaine, le fait d'être assisté de prothèses auditives ne permet pas d'exercer cette activité aux yeux des affaires maritimes en charge de la visite médicale des gens de mer. Pourtant, le fait d'être assisté de telles prothèses auditives n'est en aucun cas un obstacle à naviguer sur des bateaux battant pavillon belge ou anglais avec des clients à bord, à l'image de l'ensemble de pays partenaires européens. De plus, le fait d'avoir une correction visuelle est acceptée pour être capitaine de navire français, mais pas pour la correction auditive, bien que les capacités soient normales après corrections, audiogramme à l'appui. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre afin d'harmoniser ces dispositions avec le reste des pays partenaires et qui permettront d'exercer les fonctions de capitaine de navire français tout en suivant une correction auditive. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Le métier de marin rentre dans le cadre des professions réglementées soumises à des conditions d'accès définies par les conventions internationales de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail. Ces normes ont pour finalité de s'assurer que l'intéressé est en mesure d'accomplir les tâches courantes et les gestes d'urgence qu'il sera appelé à effectuer en mer : un marin doit pouvoir entendre sans appareil les consignes orales et les signaux d'alarme, alors que de nombreux travaux se déroulent dans un environnement de bruits parasites. Les fonctions liées à la conduite du navire nécessitent d'appréhender parfaitement l'ensemble de l'environnement sonore pour des raisons de sécurité de la navigation. Cette exigence professionnelle est considérée comme proportionnelle à l'objectif légitime de maîtrise des risques au regard de la directive 2000/78 du Conseil de l'Union européenne portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail. A la suite de deux conférences internationales d'experts médicaux, l'Organisation internationale du travail a émis des normes médicales d'aptitude à la navigation. La mesure de l'acuité auditive est obligatoire pour devenir et être marin. Pour les personnes pilotant les navires, « la capacité auditive doit être en moyenne d'au moins 30 dB (sans correction) pour la meilleure des deux oreilles et en moyenne de 40 dB (sans correction) pour la moins bonne aux fréquences de 500, 1000, 2000 et 3000 Hz ». Les corrections prothétiques ne sont pas admises pour percevoir ces seuils auditifs. En effet, dans les situations d'abandon du navire et au cours des exercices de survie en mer, le marin doit pouvoir sauter à l'eau et percevoir distinctement les voix de ses camarades. Ces recommandations ont été reprises par l'arrêté du 3 août 2017 relatif aux normes médicales d'aptitude à la navigation. En cours de carrière, les corrections prothétiques sont autorisées pour permettre un maintien dans l'emploi des gens de mer devenus malentendants. Il est alors admis que l'expérience professionnelle compense le déficit auditif. Enfin, tout marin ou candidat à la profession peut saisir pour un recours à l'amiable le comité médical maritime présent dans chaque direction interrégionale de la mer, lorsqu'il conteste une décision d'un médecin des gens de mer.

Transports routiers

Respect par les poids-lourds des interdiction locales de transit

20056. – 28 mai 2019. – **M. Christophe Blanchet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la question du respect de l'interdiction locale de transit de certaines catégories de véhicules, notamment les poids lourds de plus de 19 tonnes, sur certaines routes du réseau routier et des sanctions qui s'y appliquent. L'exemple de la commune de Tourville-en-Auge est révélateur des difficultés qu'il y a à voir respecter ces interdictions. Suite à un arrêté municipal datant de 2001, la circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes est interdite dans ce village. Or les violations de cette interdiction ne cessent d'augmenter, la gendarmerie ne pouvant que très difficilement augmenter les contrôles du fait de la configuration des lieux. Sachant que les chauffeurs de ces poids lourds subissent une pression importante de leur employeur pour respecter leurs délais, ils sont nombreux à braver ces interdictions. De même, les amendes qui visent les sociétés de transport routier ne sont en rien dissuasives. Il lui demande comment le Gouvernement compte se saisir de cette question pour amener les poids-lourds à respecter ces interdictions, par exemple en augmentant significativement le coût de l'amende s'adressant aux sociétés de transport routier. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le contrôle des réglementations applicables au secteur des transports routiers en matière de limitations de tonnage et d'interdictions de circulation, est assuré sur route par les forces de contrôle du ministère de l'intérieur (police, gendarmerie), avec l'appui d'agents verbalisateurs des corps de contrôles des collectivités territoriales et des contrôleurs des transports terrestres placés sous l'autorité du secrétaire d'État chargé des transports. Les enjeux de sécurité routière, la régulation du trafic routier et la limitation de ses impacts notamment sur les zones d'habitation peuvent nécessiter des mesures de restriction, voire d'interdiction de circulation de certains types de véhicules. Toute infraction en la matière peut être sanctionnée par une amende de 135 euros, prévue pour les contraventions de 4 ème classe. En outre, en cas de surcharge des véhicules, il est prévu une contravention pouvant aller jusqu'à 135 euros par tranche d'1 tonne pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Lorsqu'il s'agit d'une personne morale, les montants sont multipliés par cinq. En complément de la politique de contrôle et des aménagements de voies pour limiter l'accessibilité pour certains véhicules, plusieurs actions sont engagées par le ministère chargé des transports. D'une part, l'amélioration de l'information des usagers et notamment des entreprises de transport, par la publication en ligne des restrictions de circulation, et d'autre part, la mise en œuvre d'un projet de contrôle et de sanction automatisé des surcharges des poids lourds et des véhicules utilitaires légers.

Transports ferroviaires

Cession du matériel Corail aux opérateurs entrants intéressés

20383. – 11 juin 2019. – **M. Benoit Simian** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'importance de préserver un parc de matériel Corail de nuit et de jour pour la création de nouvelles liaisons et pour offrir aux opérateurs entrants un matériel efficace et bon marché. Le matériel Corail est âgé mais de très bonne qualité. Par ailleurs il est composé de voitures tractées, ce qui est particulièrement efficace surtout en convois de plus de sept voitures. Les voitures tractées offrent des coûts d'entretiens réduits. L'utilisation de voitures pilotes permet de constituer des rames réversibles, et éviter les besoins de manœuvres dans les gares de rebroussement. Les opérateurs entrants qui souhaitent intervenir sur le marché de type Intercité de nuit (ou de jour) seront probablement intéressés par les rames tractées. L'opérateur autrichien ÖBB a basé sa stratégie sur ce type de trains avec succès. En France les Intercités 100 % Éco ont également rencontré un certain succès avec l'utilisation des voitures Corail. Pour ce qui concerne les Intercités de nuit, l'offre est actuellement réduite à deux lignes. Pourtant la France est le plus grand pays de l'Union européenne en surface et les lignes LGV ne peuvent desservir toutes les liaisons. Les trains de nuit seraient pertinents en particulier sur les transversales et d'autant plus pour le sud de l'Hexagone, par exemple pour relier la région Nouvelle Aquitaine aux régions Grand Sud ou Rhône-Alpes. Dans l'attente de l'ouverture de nouvelles lignes de nuit ou de jour, il serait pertinent de préserver le matériel roulant, d'autant plus qu'il existe une pénurie de voitures couchettes au niveau de l'Union européenne (UE). Abandonner aujourd'hui le parc Corail pourrait se révéler onéreux : un opérateur entrant ne pourra pas racheter à ses frais des voitures neuves qui s'amortissent sur 30 ans. C'est donc à l'État d'anticiper les économies réalisables. Il est possible d'éviter dans les prochaines années d'acheter intégralement neuf des voitures trains de nuit en rénovant - progressivement - un nombre croissant de voitures Corail. L'État gagnera donc à préserver les voitures couchettes mais aussi les sièges inclinables qui permettent des « petits prix » très appréciés, ou encore les Corails de jour qui pourront être rénovés par exemple en voitures-lits. Actuellement SNCF Mobilités est le seul opérateur autorisé à utiliser les rames Corail.

La SNCF s'appuie sur la directive REACH pour justifier une interdiction de les céder, pour raison de présence d'amiante (non mobile, enfermé dans les cloisons et les planchers). Pourtant il semble que l'Union européenne n'a pas arrêté de décision définitive sur ce point. L'interdiction de cession constitue dans tous les cas une distorsion de concurrence, dans la mesure où les opérateurs entrants se verraient refuser l'utilisation d'un matériel que la SNCF peut par contre continuer à utiliser. Aussi, afin d'optimiser les dépenses publiques en vue de la reprise du trafic, il souhaiterait savoir si le Gouvernement est en mesure d'exiger de l'opérateur SNCF des mesures conservatoires du parc Corail. Il interroge également le Gouvernement afin de savoir s'il pourra veiller à rendre possible la cession de ce matériel aux opérateurs entrants souhaitant offrir des prestations de type train de nuit ou de jour. Enfin, il demande si le gouvernement pourra intervenir auprès de l'UE pour valider la possibilité de céder à la concurrence le matériel Corail inutilisé. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – Le matériel Corail utilisé pour assurer des dessertes ferroviaires de voyageurs est aujourd'hui âgé d'environ 40 ans en moyenne. Il est propriété de SNCF Mobilités, qui en a financé l'acquisition à l'origine. Dans le cadre des contrats de service public, les autorités organisatrices, régions ou État, peuvent être amenées à financer des opérations de révision ou de rénovation. Utilisées dans le cadre de rames, dans certains cas réversibles, les voitures Corail nécessitent des locomotives pour l'exploitation. Dans le parc de SNCF Mobilités, ces locomotives sont au moins aussi âgées que ces voitures, sauf les BB 26000 qui ont 10 ans de moins. Cet âge élevé des différents matériels est à l'origine de nombreuses défaillances. Si le confort des voitures Corail est toujours apprécié, les équipements sont souvent obsolètes : climatisation peu robuste, absence fréquente de prises électriques, toilettes vétustes, etc. C'est pourquoi l'État a engagé depuis 2013, pour ce qui le concerne, un ambitieux programme de renouvellement de plus de 3,5 milliards d'euros, afin de disposer pour les trains d'équilibre du territoire d'un matériel moderne et performant. Des opérations de rénovation ou d'équipement, par exemple plus de 30 millions d'euros pour le matériel de nuit, ou l'équipement en WiFi, sont mises en œuvre en attendant l'arrivée de ce nouveau matériel. Le transfert de propriété ou l'utilisation par d'autres opérateurs de ce matériel Corail et des locomotives associées sont contraints dans la mesure où ils renferment des fibres d'amiante. SNCF Mobilités, leur propriétaire, doit se conformer à la réglementation concernant les substances chimiques : seul un désamiantage total, forcément très coûteux, permettrait de les transférer ou de les louer à un autre opérateur. Comme autres solutions, les autorités organisatrices ou les opérateurs ferroviaires peuvent faire l'acquisition de matériels neufs, ou d'occasion qui ne présenteraient pas ces contraintes, ou, s'ils veulent disposer de locomotives ou de voitures sans en financer l'acquisition, les louer auprès de l'un des loueurs de matériel ferroviaire qui ont émergé à la suite de l'ouverture à la concurrence de différents réseaux ferroviaires européens.

Transports ferroviaires
Gestion incidents 18 juin 2019 Transilien ligne R

21122. – 2 juillet 2019. – **M. Jean-Louis Thiériot** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les incidents à répétition qui impactent le quotidien des voyageurs du réseau ferroviaire d'Île-de-France. Il l'alerte sur les conséquences que peuvent entraîner ces dysfonctionnements en cette période de canicule sur les personnes les plus fragiles. Il déplore en particulier la gestion calamiteuse de l'accident de personne survenu le 18 juin 2019 sur la ligne du RER D qui a bloqué les trains de la ligne R du Transilien dans la zone de Montereau. Il lui indique que certains usagers de la ligne sont restés bloqués pendant plus de 4 heures dans des trains arrêtés en pleine voie, non climatisés, sans eau et sans sanitaires. Il lui fait part de la désorganisation totale qui a régné ce jour. Il lui demande comment il est possible qu'aucune bouteille d'eau n'ait été distribuée pendant tout ce temps alors que la température était insupportable dans les rames. Il lui signale également le caractère lacunaire des informations transmises aux usagers, aussi bien en gare que dans les rames, qui n'a fait qu'aggraver les conséquences de l'incident. Il l'interroge donc sur les diverses responsabilités dans la gestion déplorable de cet épisode, et en particulier celle de l'État, actionnaire unique de SNCF Mobilités. Il l'interroge également sur les mesures qu'elle envisage de prendre afin que ce type d'épisodes ne se reproduise pas. Notamment, il lui demande comment elle entend contraindre la SNCF à une meilleure communication sur les incidents qui affectent la circulation des trains ainsi qu'à une meilleure prise en charge des usagers placés dans des trains à l'arrêt lors de fortes chaleurs. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'accident de personne du 18 juin 2019 à Brunoy a eu un effet important pour les voyageurs. 165 000 voyageurs ont été retardés jusque tard dans la nuit. Cet accident est un fait rare : une personne est tombée sur le toit d'un train et a été secourue par les pompiers. Cet accident a été particulièrement impactant car il a été nécessaire de couper l'alimentation électrique des trains dans une large zone qui comprend la branche de Melun, la

branche de Corbeil et l'Etoile de Corbeil, pour éviter l'électrocution des agents de secours en toiture. Par ailleurs, la durée de résolution de l'accident a été plus longue que la moyenne du fait des conditions d'interventions particulières. En raison des conditions climatiques, des voyageurs sont descendus sur les voies ou ont été victimes de malaise, ce qui a retardé d'autant la reprise des circulations. SNCF Transilien travaille sur l'information en cas de gros incidents afin d'être plus performant et plus proche des attentes des voyageurs. Ainsi, les systèmes d'information voyageurs de Transilien sont en cours d'unification, pour assurer une information unique et cohérente sur l'ensemble des écrans accessibles aux voyageurs : en gare et sur leurs téléphones. De plus, la mise en place de gestionnaires d'informations dans les centres opérationnels permet une réponse directe aux interpellations des voyageurs sur les réseaux sociaux. Enfin, l'amélioration et la régénération des voies du réseau francilien sont bien une priorité pour l'Etat. Le schéma directeur des lignes R et D est ainsi financé par le contrat de plan Etat Région, avec une participation de l'Etat à hauteur de 30 %. De nombreux chantiers sont en cours notamment pour renouveler des aiguillages mais aussi pour adapter l'infrastructure aux futures rames RER NG qui arriveront à l'horizon 2021 sur la ligne D. De nouveaux trains climatisés, des Regio2N, sont déployés sur l'Etoile de Corbeil depuis l'été 2019. Et les rames Z2N, qui circulent actuellement sur le RER D, sont en cours de rénovation, décidée par Ile-de-France Mobilités ce qui permettra l'ouverture de toutes les fenêtres du train et d'apposer des films protégeant du soleil. La température à bord des trains en cas de forte chaleur devrait être diminuée.

Transports ferroviaires

Suppression de la majoration des tarifs pour vente à bord - Trains TER - SNCF

21124. – 2 juillet 2019. – **Mme Caroline Fiat** interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nouvelle majoration des billets de train pour vente à bord. Depuis mars 2019, les contrôleurs de la SNCF ont pour obligation de majorer les billets TER pour les voyageurs qui achètent leurs billets directement à bord. Par conséquent, un voyageur, même s'il est honnête doit payer 10 euros supplémentaires pour un trajet entre 10 et 25 kilomètres et jusqu'à 60 euros supplémentaires pour un trajet de 151 à 300 km ! Le principe d'égalité devant le service public impose que tous les usagers disposent des mêmes avantages. Ainsi, les services publics, dont fait partie le service public ferroviaire, doivent adapter leur offre à chaque usager pour garantir l'égalité de tous. Or cette nouvelle tarification contrevient à ce principe puisqu'elle discrimine les usagers du train des gares ne disposant pas de guichet ou de distributeur automatique fonctionnel. Ainsi dans le Grand Est un tiers des gares ne dispose ni de guichet, ni de distributeur automatique. « Dans certains départements ruraux, il ne reste plus qu'une ou deux gares ouvertes avec un guichet et même parfois plus rien à 50 km à la ronde » indique la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports). Il faut rappeler que la dématérialisation ne pourra pas résoudre ce problème puisqu'un tiers des gens n'ont pas ou ne sont pas à l'aise avec internet selon l'Observatoire des inégalités, et ce, particulièrement dans les territoires ruraux. Cette politique pénalise également ceux qui n'ont pas eu le temps d'acheter un billet au guichet car la file d'attente était trop longue. De nombreuses personnes renoncent déjà au train à cause des tarifs prohibitifs. À l'heure où ce mode de transport plus écologique doit se développer et les territoires ruraux se désenclaver, une telle mesure est totalement incompréhensible. Elle lui demande donc ce qu'elle compte faire pour qu'à nouveau, une personne qui n'a pas pu acheter son billet avant l'embarquement puisse se présenter directement au contrôleur à bord du TER pour payer sa place au tarif non majoré. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement rappelle qu'en vertu du principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, il ne saurait intervenir dans l'organisation du service des trains express régionaux, lesquels relèvent de la compétence des conseils régionaux. Dans le respect des dispositions juridiques encadrant la régularisation des voyageurs en situation frauduleuse, les modalités de régularisation des personnes voyageant dans un TER sans être muni d'un titre de transport valable relèvent des conditions d'exploitation des services convenues entre le transporteur et l'autorité organisatrice régionale. Dans ce contexte, des nouvelles règles de régularisation s'appliquent depuis mars 2019 aux TER Grand Est dans l'objectif de lutter plus efficacement contre la fraude et de garantir aussi une meilleure équité de traitement entre les clients qui achètent leur billet en amont du voyage et ceux qui régularisent leur situation seulement en cas de contrôle. Il convient toutefois de noter que les tarifs de régularisation des usagers sans billet et qui se présentent spontanément au chef de bord (« barème de bord ») sont inférieurs à ceux s'appliquant aux usagers qui ne le font pas (« barème contrôle »), d'autant plus qu'en cas d'absence ou de problème de distribution en gare de départ, les clients ont la possibilité d'obtenir auprès du chef de bord un titre de transport à un barème dit « exceptionnel », inférieur au tarif « de bord ». Par ailleurs, à la demande des associations d'usagers, la région Grand Est a convenu avec la SNCF que les clients ayant obtenu un tarif « de bord » ou « exceptionnel » alors que la gare de départ n'était pas équipée d'un moyen de distribution ou

en cas de panne de celui-ci, peuvent demander auprès du service clientèle le remboursement de la différence de prix avec un billet acheté au guichet. De façon plus générale, on peut indiquer qu'au-delà des guichets et des distributeurs automatiques en gare et de l'achat sur smartphone ou internet, les clients TER Grand Est peuvent, depuis avril 2019, acheter leur titre de transport en amont du voyage aussi par téléphone auprès du service clientèle qui propose un service gratuit d'envoi à domicile. Enfin, l'achat de billets TER Grand Est est également possible auprès de certains points de vente non SNCF, dits dépositaires. Le partenariat signé entre la SNCF et la Confédération des Buralistes en juillet dernier vise à étendre ce réseau, notamment en région Grand Est qui est l'une des cinq régions où un nouveau dispositif de vente est expérimenté.

Transports routiers

Augmentation du PTAC des camions porteurs à 4 essieux

21126. – 2 juillet 2019. – **Mme Frédérique Meunier** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le passage à 35 ou 36 tonnes des camions 4 essieux. Aujourd'hui, le secteur de la nutrition animale utilise des camions aménagés pour le transport des aliments de différents types à 2 essieux (PTAC autorisé 19 tonnes), à 3 essieux (PTAC autorisé 26 tonnes), 4 essieux (PTAC autorisé 32 tonnes) ou 5 essieux (PTAC autorisé 44 tonnes). Il en va de même pour les autres secteurs des transports. En autorisant le passage à 35 ou 36 tonnes des camions à 4 essieux, cela permettrait l'utilisation de véhicules plus maniables que les 5 essieux et plus fiables pour circuler dans les conditions hivernales (zones de montagnes). De plus sur les 4 essieux dernière génération, la charge utile est de l'ordre de 17 tonnes (avec l'actuelle réglementation) et le passage à 35 tonnes permettrait d'augmenter de 17,6 % cette même charge. D'où un avantage économique mais également et surtout écologique car moins de kilomètres parcourus pour une même quantité livrée et moins de carburant consommé par tonne transportée (environ 10 % d'économie). En augmentant le PTAC des camions porteurs à 4 essieux de 32 tonnes à 35 tonnes, la quantité de gaz à effet de serre et autres polluants serait réduit d'au moins 15 %. Ceci pourrait se faire sans pour autant réduire la sécurité puisque la charge par essieux serait moins élevée que celle autorisée pour un 5 essieux et les capacités techniques établies par les constructeurs variant de 35 à 37 tonnes) allant même pour certains jusqu'à 40 tonnes. Si la directive 96/53/CE a également fixé le PTAC des 4 essieux à 32 tonnes, elle laisse la possibilité à chaque état membre de modifier cette charge comme la déjà fait la France avec le PTAC pour 5 essieux passé de 40 tonnes à 44 tonnes. Aussi, elle lui demande s'il serait envisageable tant dans un souci économique qu'écologique, de porter le PTAC autorisé pour un véhicule 4 essieux de 32 tonnes à 35 tonnes. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Une étude, confiée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), a évalué l'impact potentiel d'une telle mesure sur les infrastructures routières. L'enjeu de l'étude était de savoir si l'augmentation de poids total autorisé en charge (PTAC) pouvait être compatible avec le maintien des poids maximaux à l'essieu, qui sont la source principale de dégradation des infrastructures. Les résultats de cette étude montrent des différences importantes de répartition des charges selon les configurations des véhicules. Pour la plupart d'entre elles, l'étude a montré l'impossibilité d'augmenter le PTAC sans dépasser le poids maximum à l'essieu. La simulation de l'impact de ces dépassements montre également une agressivité exponentielle sur les chaussées. Autoriser un PTAC supérieur 32 tonnes pour ces types de véhicules serait en conséquence de nature à amplifier ce phénomène et à aggraver de manière exponentielle la dégradation des infrastructures routières. Il est à noter que les chaussées empruntées à l'occasion des livraisons de nutrition animale, pour les parties en fin de parcours, gérées par les collectivités territoriales, sont en général sous-dimensionnées par rapport à de tels trafics. Il en est de même des ouvrages d'art de ces itinéraires. Enfin, une telle mesure constituerait une dérogation qui ne pourrait s'appliquer qu'en transport national et risquerait de créer un effet de contagion pour d'autres catégories de transport dans le sens de poids toujours plus importants.

Cycles et motocycles

Développement du réseau national de pistes cyclables

21209. – 9 juillet 2019. – **M. Christophe Euzet** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la mise en œuvre des dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités adopté à l'Assemblée nationale en première lecture le 18 juin 2019. Le projet de loi mobilités s'oriente sur les transports du quotidien et possède plusieurs axes, sur le vélo notamment. La loi encourage l'utilisation de ce moyen de transport par le forfait mobilité durable et le plan vélo destiné à tripler la part de ce mode de transport dans les déplacements. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer que le vélo ne soit utilisé que de manière marginale dans les trajets quotidiens des Français. En dépit d'un coût relativement faible

comparativement à celui d'un véhicule à moteur, la peur des vols ainsi que le manque de sécurité au cours de ces déplacements peuvent expliquer cette désaffection. D'après l'enquête globale transport sur la mobilité en Île-de-France publiée en mai 2017, deux tiers des déplacements en région Île-de-France font moins de 3 km mais seuls 2 % de la population francilienne utilise le vélo. Ces statistiques peuvent en partie s'expliquer par le manque de pistes cyclables continues et sécurisées, en Île-de-France comme dans de nombreux endroits sur le territoire. Pourtant, l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite loi LAURE), codifié à l'article L. 228-2 du code de l'environnement, prévoit « qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». Force est de constater que pour l'heure, cette disposition n'a pas produit ses pleins effets. Si les collectivités ont investi largement dans la création de pistes périphériques destinées principalement à une activité de loisir, elles ont délaissé dans leurs aménagements les pistes cyclables de centre-ville, répondant à un besoin de mobilité quotidien. Dans le prolongement des dispositions de la loi mobilités, il attire son attention sur l'articulation indispensable du présent projet de loi avec les dispositions de la loi LAURE existante en matière de pistes cyclables. Ce dispositif ainsi coordonné, constituerait à n'en pas douter un outil de promotion du vélo, moyen de transport neutre en émissions carbones, peu onéreux, *low tech* et faible en nuisances sonores, visuelles et spatiales. Il lui demande quelles sont les solutions envisagées pour développer la couverture du territoire en pistes cyclables. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le diagnostic formulé est partagé par le Gouvernement, à la fois sur la pertinence du vélo en termes de solution de mobilité efficace et durable et sur les freins à son développement. Il est similaire en Ile-de-France et sur la France entière. Le Premier Ministre a ainsi lancé un plan mobilités actives le 14 septembre 2018 sans précédent en France. Celui-ci a pour objectif de multiplier par trois l'usage du vélo pour le porter à 9 % des déplacements en 2024. Il prend acte que les modes actifs sont avantageux pour la Nation et les collectivités locales en matière de santé, de transition écologique et énergétique, d'attractivité des villes, d'accès à la mobilité pour tous et de création d'emploi. Ainsi, quatre axes ont été définis pour limiter les freins au développement du vélo et en réponse aux attentes des Français : développer des aménagements cyclables de qualité, améliorer la sûreté notamment par la lutte contre le vol, mettre en place un cadre incitatif adapté à la reconnaissance du vélo comme mode de transport pertinent et vertueux et développer une culture vélo. La loi d'orientation des mobilités constitue une étape essentielle de la mise en œuvre du plan vélo. Les échanges nourris ont déjà permis un enrichissement important du texte concernant les modes actifs en vue d'inciter les maîtres d'ouvrage à développer les pistes cyclables hors agglomération. Par ailleurs, si les aménagements de pistes cyclables relèvent naturellement des gestionnaires de voirie et donc pour leur très grande majorité des collectivités locales, le Gouvernement a mis en place une série de mesures d'aide aux collectivités, là encore sans équivalent. Ainsi 350 M€ sur 7 ans sont dédiés, dans le budget de l'AFITF, aux mobilités actives pour venir en appui des investissements des collectivités locales. En 2019, environ 170 territoires de toutes tailles, en métropole et outre-mer, se sont portés candidats à l'appel à projet « mobilités actives – continuités cyclables » lancé en décembre 2018. Les résultats ont été annoncés le 14 septembre 2019 : 152 projets présentés par 111 territoires seront soutenus à hauteur de 43,7 M€ par l'Etat. De plus, la DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) inclut un budget de 100 M€/an dédié aux mobilités dont le vélo ; on estime ainsi qu'environ 25 M€ sur cette enveloppe ont été engagés en faveur des mobilités actives en 2018. Enfin, certains CPER prévoient une enveloppe en faveur des aménagements cyclables.

Moyens de paiement
Refus de cartes bancaires étrangères pour l'achat de billets de train en ligne

21314. – 9 juillet 2019. – **Mme Amélia Lakrafi** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'impossibilité d'acheter un billet de train en ligne sur la plateforme oui.sncf avec une carte bancaire étrangère. Cette situation est de nature à pénaliser les Français établis à l'étranger ne disposant pas de moyens de paiement français qui, lors de leur séjour en France, peinent à organiser leur déplacement. Elle est vécue de manière d'autant plus injuste par les citoyens concernés qui ne possèdent pas de moyens de paiement français bien souvent en raison de la décision de leur banque en France de fermer leur compte bancaire une fois installés à l'étranger. Elle contribue également à complexifier les mobilités des touristes étrangers à travers le pays, les incitant ainsi à préférer l'avion plutôt que le train, pour un bilan carbone qui sera lui, bien supérieur. Au regard de ces éléments, elle souhaiterait avoir connaissance des moyens qui pourraient être mis en œuvre pour contourner cet obstacle à l'achat de billets de train sur internet. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les cartes bancaires étrangères peuvent être utilisées sur le site oui.sncf pour l'achat des billets de train. En revanche, certaines transactions peuvent échouer du fait de dispositifs de lutte contre la fraude à la carte bancaire, aussi bien du côté du commerçant que du côté de l'établissement bancaire émetteur. Ainsi, certaines banques étrangères ou cartes étrangères ne supportent pas les cinématiques de paiement européennes, comme par exemple les approches de paiement avec authentification à simple ou double facteur telles que le SMS. En tout état de cause, le Gouvernement est attaché à ce que la SNCF améliore les moyens mis à la disposition des usagers pour leur permettre de voyager dans les meilleures conditions.

Impôts et taxes
Réforme de la taxe à l'essieu

21536. – 16 juillet 2019. – **Mme Catherine Osson** alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la réforme indispensable voire la souhaitable suppression de la « taxe à l'essieu » pour la remplacer par une taxe plus efficace au regard des préoccupations environnementales. En effet créée en 1968, la taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR, dite « taxe à l'essieu ») n'est pas la plus efficiente dans une logique purement écologique, puisque son assiette est fonction du tonnage du poids lourd et de son nombre d'essieux, mais non en fonction de ses performances environnementales au regard des normes européennes ; de surcroît, elle ne frappe que les poids lourds immatriculés en France, ce qui d'évidence affecte défavorablement la compétitivité des entreprises françaises. Par ailleurs, son taux au plancher, et ses nombreuses exonérations en réduisent l'assiette et la portée. Enfin, dans son rapport public annuel 2018, dans la partie sur « les missions fiscales de la Douane », la Cour des comptes (qui la qualifie d'« impôt peu efficient et d'un produit faible, inéquitable et économiquement contre-productif ») a recommandé la suppression de cette taxe compte tenu de ses coûts de recouvrement. Certes, depuis l'abandon de « l'écotaxe poids lourds » l'existence de la taxe à l'essieu est la seule transposition française de la directive européenne Eurovignette du 17 juin 1999. Mais son inefficacité écologique, son frein à la compétitivité économique des entreprises de transports françaises, et son inefficience budgétaire au regard de ses coûts de collecte plaident pour sa suppression. Est-ce un objectif prochain possible du Gouvernement dans une remise à plat de la fiscalité écologique ? Elle lui demande si le Gouvernement pourrait envisager, en substitution, d'aller comme d'autres pays européens (Suisse, Autriche, Allemagne, République Tchèque, Slovaquie, Pologne), vers la mise en place d'une tarification kilométrique de l'usage des infrastructures routières. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) ou « taxe à l'essieu » a pour objet de compenser les dépenses d'entretien de la voirie, occasionnées par la circulation de certaines catégories de véhicules de fort tonnage. Les autorités françaises sont conscientes des limites de cette taxe sur les véhicules, aussi bien au niveau de son rendement que de sa faible contribution à la poursuite des objectifs environnementaux. Elles ont choisi de fixer les taux de cette taxe aux minima prévus par les textes communautaires. La directive 1999/62/CE, dite « Eurovignette » n'autorise la France ni à supprimer cette taxe, ni à l'appliquer aux véhicules immatriculés dans d'autres Etats-membres car ayant déjà acquitté une taxe équivalente dans leur pays d'appartenance. Pour ces raisons, la France soutient l'idée d'une révision de la directive « Eurovignette » et notamment la révision progressive des taxes sur les véhicules dont fait partie la taxe à l'essieu. Par ailleurs, l'article 184 de la loi de finances initiale pour 2020 a, d'une part, acté le transfert du recouvrement de la TSVR de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) vers la direction générale des Finances publiques (DGFIP) et, d'autre part, choisi de rendre cette taxe exigible à terme échu et à un rythme annuel. Cette réforme de simplification vise notamment à réduire les coûts de perception de la taxe.

Transports ferroviaires
Remboursement et indemnités financières en cas d'annulation ou retard

21631. – 16 juillet 2019. – **Mme Perrine Goulet** appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation actuelle du réseau de transport express régional de la Société nationale des chemins de fer français (TER SNCF) qui n'est pas soumis aux obligations de compensation forfaitaire, de remboursement et d'indemnité financière en cas d'annulation ou de retard de train. En effet, le règlement européen n° 1371/2007 prévoit une possibilité pour les États membres de déroger à certaines de ses dispositions pour les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux dont, notamment, les dispositions relatives aux modalités d'indemnisation minimale et de remboursement qu'il impose en cas d'annulation ou de retard de train. Néanmoins, cette dérogation n'implique aucunement que le service ferroviaire régional de transport soit exonéré de toute indemnisation ou de remboursement à l'égard de ses

voyageurs en cas d'annulation ou de retard de train. Or, en l'état actuel des choses, les usagers du réseau TER SNCF ne peuvent bénéficier d'aucune indemnisation ou remboursement. Par conséquent, elle souhaiterait savoir si un encadrement de ces obligations d'indemnisation ou de remboursement des voyageurs en cas d'annulation ou de retard de train est envisagé ou prévu dans le cadre du service ferroviaire régional de transport afin de mettre fin à cette « immunité » injustifiée du réseau TER SNCF. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le règlement européen relatif aux droits et aux obligations des voyageurs ferroviaires actuellement en vigueur laisse optionnelle l'inclusion des services urbains, suburbains et régionaux pour l'application des mesures relatives aux indemnisations calculées soit sur le prix du billet en cas de retard supérieur à une heure soit sur celui de l'abonnement en cas de retards ou annulations récurrents pendant sa durée de validité. Cette possibilité, dont l'appréciation est laissée aux autorités de transports compétentes, est reprise en droit français par l'article L 2151-2 du code des transports. S'agissant des trains TER, il revient donc aux régions, qui sont les autorités compétentes en matière de services ferroviaires d'intérêt régional, de déterminer les niveaux d'exigence qui leur paraissent appropriés en la matière au bénéfice des usagers des trains qu'elles organisent. Tenant compte de l'usage quotidien des TER par les usagers pour leurs trajets domicile-travail ou domicile-étude, certaines régions ont ainsi mis en place un système de dédommagement de certaines catégories d'abonnés. Il s'agit de leur rembourser une partie du prix de l'abonnement dès lors que leur ligne TER a enregistré des conditions de circulation dégradées dans la durée, au vu généralement du taux des trains supprimés et retardés dans un mois calendaire. Des dispositions dans ce sens ont par exemple été convenues avec SNCF Voyageurs dans le cadre des conventions d'exploitation des services TER de la région Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle Aquitaine ou encore des Hauts de France. En ce qui concerne les voyageurs occasionnels, la nouvelle convention d'exploitation des services TER conclue entre la région Normandie et SNCF Voyageurs prévoit pour certains TER (les « Krono+ » des lignes Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville et Paris-Le Havre) la mise en place d'un système de dédommagement des clients en cas de retard à l'instar de ce qui est proposé pour les TGV. L'encadrement actuel permet donc aux régions qui le souhaitent de prendre sans attendre des mesures en faveur de l'indemnisation des voyageurs en cas d'annulation ou de retard suivant des modalités qu'elles peuvent définir. Au plan européen, dans le cadre de la négociation en cours concernant la révision du règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, ce sujet pourrait en outre prochainement faire l'objet d'une harmonisation renforcée.

Transports ferroviaires
Travaux CDG Express

21632. – 16 juillet 2019. – **M. Alain Ramadier** attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les perturbations des transports quotidiens sur les lignes ferroviaires de l'axe nord en phase de chantier du CDG express mais aussi sous sa phase d'exploitation. En effet, le rapport issu de la mission de coordination et de pilotage des interfaces des travaux programmés sur l'axe ferroviaire Paris-nord, remis au Premier ministre, semble mettre en lumière l'inévitable perturbation du trafic sur les lignes ferroviaires de l'axe nord. À ce jour, 900 000 usagers voyagent quotidiennement à bord du RER B, ce dernier pouvant être fortement impacté pendant le chantier « CDG Express » d'après les conclusions du rapport précédemment cité mais aussi pendant sa phase d'exploitation. Le report prononcé fin mai 2019 par Mme la ministre pour une fin de chantier du CDG express en 2025 n'indique pas les solutions qui seront mises en œuvres pour permettre aux usagers quotidiens une bonne desserte. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures concrètes qu'entend prendre le Gouvernement afin d'assurer une desserte correcte sur les lignes ferroviaires de l'axe nord pendant le chantier du CDG Express et pendant sa future phase d'exploitation. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La plupart des grandes métropoles mondiales bénéficient aujourd'hui d'une liaison directe en transport collectif entre leur aéroport principal et leur centre. Il était donc essentiel que la métropole parisienne puisse également disposer de ce type de connexion. La liaison Charles de Gaulle Express (CDG Express) permettra ainsi d'offrir un haut niveau de service entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la gare de l'Est à Paris. Le contrat de concession de travaux a été passé en février 2019. Les travaux ont débuté avec l'objectif d'une mise en service recalée à fin 2025 suite aux travaux du comité de coordination piloté par le préfet de la région Île-de-France. Cette décision de retarder la mise en service en 2025 a justement été prise afin de préserver autant que possible les transports du quotidien des perturbations causées par les nombreux travaux entrepris sur l'axe nord. Ainsi, les plages de travaux sont et seront bien mutualisées entre les projets : régénération des caténaires, des voies et des appareils de voies notamment sur le RER B, mise en œuvre du nouveau système d'exploitation Nexteo sur les RER

B et D, chantiers du Grand Paris Express, CDG Express, franchissement urbain de Pleyel, schéma d'accessibilité de Saint-Denis et rénovation de la gare du Nord. Dans la mesure du possible, les interruptions temporaires de circulation décidées la nuit ou pendant le week-end seront ainsi utilisées pour plusieurs projets simultanément. Par ailleurs, dans le cadre du projet CDG Express, 500 M€ sont consacrés à l'amélioration des infrastructures qui bénéficieront directement aux transports du quotidien : augmentation des vitesses de circulation, amélioration de la signalisation, création de tiroirs de retournement pour améliorer la résilience en cas d'incidents.

Sécurité routière

Sécurité des passages à niveau

21876. – 23 juillet 2019. – **M. Patrick Hetzel** interroge **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la sécurité des passages à niveau. En effet, les passages à niveau devraient être équipés de ralentisseurs posés à même la chaussée, adjoints d'une limitation de vitesse à 30 km/h et d'un marquage au sol conséquent qui auraient pour mérite d'attirer mécaniquement une meilleure vigilance des conducteurs automobiles au danger qui les guette. Une telle mesure, relativement supportable sur le plan du financement, surtout par rapport à un équipement de suppression de croisement, épargnerait de nombreuses vies stupidement perdues par inattention, voire par imprudence. Il l'interroge pour savoir si le Gouvernement envisage une telle mesure. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La sécurité routière des passages à niveau fait l'objet de la part du Gouvernement d'une attention particulière. En 2018, 27 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier national des accidents corporels de la circulation (BAAC) administré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière - ONISR. Parmi eux, 14 ont été mortels (contre 42 en 2017 et 31 en 2016), soit la moitié, contre 5 % pour l'ensemble des accidents (source ONISR). Entre 2014 et 2018, 91 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant un train : plus de la moitié sont automobilistes et un tiers sont des usagers vulnérables (18 piétons, 8 cyclistes et 4 usagers de deux-roues motorisés). Sur les 15 405 passages à niveau, certains sont considérés comme étant prioritaires à sécuriser, et ont été inscrits au programme de sécurisation national (PSN), programme défini par l'État et l'instance nationale des passages à niveau (INPN) en 1997. Cette instance se réunit deux fois par an. Elle a plusieurs objectifs :élaborer et proposer aux ministres des transports et de l'intérieur les mesures d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, coordonner les actions liées aux passages à niveau des différents services et intervenants concernés ou associé, actualiser la liste des passages à niveau inscrits au PSN. En s'appuyant sur les recommandations formulées par Laurence Gayte, députée des Pyrénées Orientales, à qui le Premier ministre avait confié une mission sur le sujet, le ministre chargé des transports, a présenté le 3 mai 2019, un plan d'actions visant à améliorer la sécurisation des passages à niveau. Le plan d'actions s'articule autour de 4 axes, déclinés en 10 mesures :renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque,accentuer la prévention, privilégier les mesures simples d'aménagement et de sécurisation des passages à niveau,instaurer une gouvernance nationale et locale. Parmi les 10 mesures déclinées, la mesure 7 couvre un programme d'expérimentations sur les infrastructures et les équipements ferroviaires et/ou routiers pour améliorer la sécurité des passages à niveau. Ces expérimentations menées par SNCF Réseau ont pour objectif premier d'attirer une meilleure vigilance des conducteurs automobiles. Les premières expérimentations concernent le renforcement de la signalisation par des dispositifs lumineux, des marquages au sol spécifiques ou encore des filets sous barrière. D'autres expérimentations seront envisagées au regard des évaluations comportementales notamment et des pratiques à l'étranger. Enfin, la pose de ralentisseurs mérite d'être étudiée au cas par cas en fonction de la configuration de chaque passage à niveau. En tout état de cause, les ralentisseurs doivent être suffisamment éloignés de la voie ferrée pour éviter qu'un engin surbaissé reste coincé au croisement de la voie ferrée, comme cela a déjà été observée dans certains accidents.

Transports routiers

PTAC 4 essieux

21899. – 23 juillet 2019. – **M. Stéphane Mazars** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur le passage à trente-cinq tonnes des camions à quatre essieux. Aujourd'hui, le secteur de la nutrition animale approvisionne quotidiennement par la route les élevages en aliments composés. Dans les zones rurales et particulièrement de montagnes, pour faire face aux conditions climatiques, géographiques et routières, les fabricants d'aliments n'ont pas d'autre choix que d'utiliser des véhicules aux dimensions adaptées aux conditions d'accessibilité difficiles des élevages. Ils utilisent donc pour le transport des camions aménagés pour le transport des aliments de différents types à deux essieux (poids total autorisé en charge - PTAC - dix-neuf tonnes), à trois essieux

(PTAC autorisé vingt-six tonnes) et plus largement les camions à quatre essieux (PTAC autorisé trente-deux tonnes). Dans les mêmes conditions de circulation, il en va de même pour les autres secteurs des transports. Or pour autant, ces véhicules à quatre essieux sont plus maniables et sont d'autant plus fiables sur les voies de montagnes et petites routes rurales, spécifiquement carrossés pour la livraison d'aliments dans les élevages. Ils représentent un lourd investissement à l'achat et à l'usage, d'abord car ils transportent inévitablement moins d'aliments que les véhicules à cinq essieux et à 44 tonnes PTAC, largement utilisés dans les zones de grandes plaines et ensuite, car leur charge autorisée basse les oblige à multiplier le nombre de livraisons et donc de kilomètres parcourus. Enfin et par conséquent, aux observations précédentes, avec une quantité de carburant consommée très élevée, ce mode de transport a incontestablement un impact écologique. La profession des transporteurs d'aliments, représentée notamment par le SNIA et Coop de France Nutrition Animale au niveau national qui avait déjà sollicité en 2014 le ministère en charge des transports aux côtés de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) réitère leur demande d'un passage du poids total autorisé en charge de 32 tonnes à 35 pour les véhicules quatre essieux. Autoriser le passage à 35 tonnes des camions à quatre essieux pourrait se faire sans pour autant réduire la sécurité puisque la charge par essieu serait moins élevée que celle autorisée pour un cinq essieux. Autoriser le passage, pourrait permettre une économie d'environ 10 %. En effet, la charge utile, avec la réglementation actuelle, qui est de près de dix-sept tonnes sur les quatre essieux dernière génération, augmenterait de près de 17,6 % avec un PTAC à 35 tonnes. Augmenter le PTAC des camions porteurs à quatre essieux à 35 tonnes représenterait surtout un vrai bénéfice écologique car moins de kilomètres parcourus pour une même quantité livrée et moins de carburant consommé par tonne transportée, la quantité de gaz à effet de serre et autres polluants pourrait être ainsi réduite. Cette mesure aurait donc sans aucun doute un impact positif à la fois sur l'environnement et sur les activités économiques particulièrement dans les régions rurales. Mais conscient que la généralisation d'une telle mesure à toutes les marchandises transportées est rendue difficile de par l'hétérogénéité des profils de camions autorisés actuellement à 32 tonnes, le secteur des fabricants d'aliments composés pour la nutrition animale propose d'être un secteur pilote. Aussi, il lui demande s'il serait envisageable, dans un souci tant économique qu'écologique, de porter le PTAC autorisé pour un véhicule quatre essieux de 32 tonnes à 35 tonnes et à défaut, alors, d'envisager une expérimentation et un suivi sur une période de 5 ans de la mise en place d'une telle mesure. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Une étude, confiée au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), a évalué l'impact potentiel d'une telle mesure sur les infrastructures routières. L'enjeu de l'étude était de savoir si l'augmentation du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) pouvait être compatible avec le maintien des poids maximaux à l'essieu, qui sont la source principale d'agressivité et de dégradation des infrastructures. Les résultats de cette étude montrent des différences importantes de répartition des charges selon les configurations des véhicules. Pour la plupart d'entre elles, l'étude a montré l'impossibilité d'augmenter le PTAC sans dépasser le poids maximum à l'essieu. La simulation de l'impact de ces dépassements montre également une agressivité exponentielle sur les chaussées. Autoriser un PTAC supérieur 32 tonnes pour ces types de véhicules serait en conséquence de nature à amplifier ce phénomène et à aggraver de manière exponentielle la dégradation des infrastructures routières. Il est à noter que les chaussées empruntées à l'occasion des livraisons de nutrition animale, pour les parties en fin de parcours, gérées par les collectivités territoriales, sont en général sous-dimensionnées par rapport à de tels trafics. Il en est de même des ouvrages d'art de ces itinéraires. Enfin, une telle mesure constituerait une dérogation qui ne pourrait s'appliquer qu'en transport national et risquerait de créer un effet de contagion pour d'autres catégories de transport dans le sens de poids toujours plus importants.

Cycles et motocycles

Modification des deux roues

21984. – 30 juillet 2019. – **M. Stéphane Travert** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la réglementation relative à la création et l'entretien d'engins motocyclistes anciens et de véhicules modifiés. La législation française ne permet aucune transformation qui soit de nature à modifier le type mine du véhicule. Seules les pièces d'origine sont acceptées, ce qui peut notamment être assimilé à une entrave au développement d'une activité tournée vers la réutilisation et vers une baisse de l'impact écologique des deux roues. En outre, la réglementation française étant plus stricte que la réglementation européenne, la circulation sur le territoire français de motos venant de pays de l'Union européenne et ne correspondant pas aux normes françaises est autorisée, ce qui induit une distorsion de concurrence. Il lui demande s'il peut être envisagé un assouplissement de la réglementation française, permettant aux acteurs français de cette filière de la « custom culture » d'exercer leur activité avec le même niveau d'exigence que ceux des autres pays de l'Union. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'arrêté du 17 août 2016 encadre la réception des véhicules de la catégorie L (dont font partie les véhicules à deux roues motorisés) et des systèmes et équipements destinés à ces véhicules. Cet arrêté est à destination des entreprises de construction et d'aménagement de cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles ou quadricycles. Il fixe les prescriptions techniques applicables, notamment dans le cadre d'une transformation. Ainsi, en France, et contrairement à ce que semblent indiquer certains acteurs, la transformation d'un véhicule à deux roues motorisés est possible et dispose d'un cadre législatif, conforme au droit européen. Le véhicule transformé doit faire l'objet d'une nouvelle réception (homologation) selon la procédure dite « à titre isolé ». Conformément à l'article 3 de l'arrêté du 17 août 2016, cette dernière sera instruite par les services compétents des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Ile-de-France, ou des directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL). L'étude du dossier permettra de vérifier la conformité de la transformation opérée aux dispositions de l'arrêté précité, et notamment à son annexe 2. Il est à noter que des essais complémentaires pourraient être requis en fonction des modifications apportées au véhicule. Une fois édité, le procès-verbal de réception à titre isolé permettra de procéder à l'immatriculation du véhicule transformé, conformément aux dispositions de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules. Le véhicule transformé est par ailleurs soumis à l'obligation d'assurance garantissant la responsabilité civile, conformément aux dispositions de l'article L211-1 du code des assurances, reprises à l'article L 324-1 du code de la route.

Transports aériens

Limites de l'écocontribution sur les billets d'avion

22172. – 30 juillet 2019. – **M. Alexis Corbière** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur le manque d'ambition de l'écocontribution annoncée par le Gouvernement le 9 juillet 2019. Cette mesure prévoit d'appliquer une taxe kilométrique sur les billets d'avion pour les vols au départ de la France. Le kérosène n'est pas taxé au motif d'éviter toute distorsion de concurrence entre les compagnies aériennes françaises et étrangères. Cependant, l'exonération de fiscalité sur le kérosène offre un avantage certain au transport aérien sur les autres modes de transport puisque l'essence et le diesel sont soumis à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et le ferroviaire à la contribution au service public de l'électricité (CSPE). Or l'aérien est le mode de transport le plus polluant, son empreinte carbone étant 40 fois plus importante que celle du ferroviaire. De plus, en abandonnant la taxation du kérosène, le Gouvernement renonce à 3,6 milliards d'euros de recettes pour l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITIF) qui pourraient être réinvesties dans le développement des mobilités décarbonées, telles que le train. L'écocontribution ne palliera pas ce manque à gagner, ses recettes estimées n'étant que de 182 millions d'euros. Par ailleurs, bien qu'elle soit progressive, cette taxe fait reposer l'effort écologique sur les usagers avant tout. Elle ne sera pas dissuasive pour les plus riches et finira par évincer les plus pauvres sans leur proposer de transports alternatifs à un coût raisonnable. L'écocontribution ne s'inscrit donc pas dans une volonté de réduire le transport aérien et n'apporte pas un soutien fort aux transports respectueux de l'environnement, pourtant nécessaires au vu de l'urgence écologique. Il lui demande donc de dévoiler ses intentions pour ne pas mettre à contribution seulement les consommateurs mais engager un vrai plan d'investissement en faveur de mobilités plus écologiques. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La majoration de la taxe de solidarité (TS) a pour objet de faire contribuer le transport aérien au financement des modes de transport du quotidien dans le cadre de la programmation décidée par la loi d'orientation des mobilités. Vous appuyez votre proposition par une comparaison de la fiscalité applicable aux différents modes de transport. L'exonération du kérosène pour les vols internationaux, pratique historiquement recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin d'encourager le développement des liaisons internationales, a été mise en œuvre par les États membres de l'OACI au travers de nombreux accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux, qui la prévoient. L'État, ne pouvant jusqu'alors s'appuyer sur la fiscalité des carburants pour faire contribuer le transport aérien au financement de ses missions, a donc progressivement mis en place un certain nombre de taxes notamment sur les billets d'avion qui lui sont spécifiques. Ainsi, la comparaison de fiscalité entre modes de transport ne peut se résumer à l'absence de fiscalité sur le kérosène. La majoration de taxe de solidarité, qui permet d'augmenter les capacités d'intervention de l'AFITF sur des projets d'infrastructures compatibles avec le développement durable et la limitation de l'empreinte carbone, s'inscrit dans un plan beaucoup plus vaste en faveur de la transition écologique proposé par le Gouvernement dans le cadre de la loi de finances pour 2020. L'un des objectifs de ce plan est de promouvoir une mobilité propre et durable. Au niveau européen, le secteur de l'aviation est intégré depuis plusieurs années au

marché de quotas carbone européen (UE-ETS) qui s'applique sur tous les vols intra-européens. Par ailleurs, la France promeut la mise en place d'une taxation spécifique du transport aérien au niveau européen, dont les modalités restent à définir, qui tienne compte des niveaux de fiscalité déjà existants dans les divers États membres. L'échelon européen offre un niveau pertinent d'application pour une telle mesure afin d'éviter les mesures de contournement. Enfin, au niveau mondial, la France lors de la 40ème assemblée générale de l'OACI (24 septembre – 4 octobre 2019), a apporté son soutien sans faille à la mise en œuvre du mécanisme mondial de compensation des émissions de CO2 de l'aviation internationale (CORSIA) devant permettre au secteur d'atteindre l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020.

Transports ferroviaires
Ligne de train Paris-Orléans - Temps de trajet

22176. – 30 juillet 2019. – **M. Richard Ramos** interroge **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la ligne de train Paris-Orléans. En effet, il n'a de cesse d'être interpellé sur ce sujet : 4 000 voyageurs utilisent quotidiennement ce moyen de transport. M. le député attire l'attention sur le fait qu'aujourd'hui le train met plus d'une heure pour faire le trajet, alors qu'il y a encore quelques années, il mettait moins d'une heure. En outre, les travaux réalisés sur cette ligne, prévus en journée, perturbent encore plus la circulation des trains. *A priori*, il y aurait une impossibilité de les effectuer la nuit. Il lui demande à quand le retour du trajet Paris-Orléans à 58 minutes et avec un retour depuis Paris, permettant de revenir après 23 heures. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Les services ferroviaires entre Paris et Orléans sont exploités par SNCF Voyageurs dans le cadre d'une convention avec la région Centre-Val de Loire. En tant qu'autorité organisatrice, la région est donc la seule compétente pour définir, en fonction de l'analyse qu'elle fait des besoins de mobilité des usagers et compte tenu des contraintes d'exploitation et des besoins des travaux d'infrastructure qui lui sont communiqués par la SNCF, l'offre ferroviaire TER et notamment sa grille horaire. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ces choix. L'horaire de service annuel 2020 des TER Centre-Val de Loire prévoit au total 16 allers/retours quotidiens de lundi à vendredi entre Paris et la gare d'Orléans, dont 11 dénommés « Rémi express » ne comportant qu'un seul arrêt aux Aubrais. Le temps de parcours moyen de ces derniers est de 1h16 au départ d'Orléans et de 1h21 au départ de Paris. Les liaisons les plus rapides sont celles au départ d'Orléans en soirée qui sont assurées en 1h10. S'agissant en particulier du dernier train au départ en soirée de Paris, son horaire a été avancé en 2018 dans l'objectif d'éviter une arrivée trop tardive à destination. Ainsi, du lundi au jeudi, il part à 22h35 pour une arrivée à Orléans à 0h04 et plus tôt le vendredi (22h13) puisqu'il est prolongé jusqu'à Tours. Par ailleurs, la ligne ferroviaire Paris - Orléans bénéficie de travaux de renouvellement de grande envergure indispensables pour améliorer la régularité des trains et permettre à terme une gestion du trafic plus fluide et réactive en cas de perturbation. Dans la continuité des travaux réalisés fin 2019, ceux programmés en 2020 sont organisés afin de minimiser globalement les impacts sur les circulations des trains de voyageurs et de marchandises qui empruntent la ligne. Etant donné que les interventions de modernisation de la ligne nécessitent des interruptions quotidiennes des circulations d'au moins cinq heures voire, ponctuellement, des interruptions d'au moins vingt-quatre heures pour réaliser en toute sécurité certaines opérations complexes, des adaptations importantes des plans de transport ont été nécessaires. Ainsi, afin de limiter les impacts pour les usagers de la vie quotidienne, les interventions quotidiennes sont planifiées en journée de manière à maintenir les trains de voyageurs aux heures les plus fréquentées du matin et du soir et à préserver le trafic fret qui circule la nuit sur les liaisons avec le sud-ouest et, au-delà, l'Espagne. Donnant la priorité aux besoins de mobilité du quotidien, les chantiers plus complexes et longs sont programmés pendant quelques fins de semaine, tout en proposant des trains TER le samedi matin juste avant le début des travaux et le soir en fin de week-end. Pendant ces interruptions, des cars de substitution sont proposées sur réservation. En raisons des limitations de vitesse et pour garantir la sécurité des agents intervenant sur les chantiers, les temps de parcours peuvent également être allongés jusqu'à 15 minutes.

Transports routiers
Véhicules de transport de marchandises légers

22383. – 6 août 2019. – **Mme Célia de Lavergne** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les conséquences de l'émergence de véhicules de transports de moins de 3,5 tonnes pour assurer le transport de marchandises. D'une part, les transporteurs peuvent être amenés à privilégier la multiplication des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, car la réglementation est perçue comme moins contraignante, alors même que cette situation pose des questions de sécurité, de protection sociale et de pollution

atmosphérique et de distorsion de concurrence. Dans le cadre des conclusions de sa mission, confiée par le Premier ministre sur la régulation des véhicules utilitaires légers (VUL) et présenté le 18 avril 2019, M. le député Damien Pichereau indiquait qu'« entre 2014 et 2017, on a pu observer une augmentation moyenne de près de 10 % de la présence des VUL d'entreprises non établies en France, alors même que le trafic des VUL français a baissé de 5,4 % ». Cette émergence doit être accompagnée par la mise en place d'une réglementation adaptée qui permette d'encadrer et de réguler ces véhicules, et d'autre part de mieux contrôler les véhicules immatriculés à l'étranger. La concurrence entre deux types de véhicules repose sur une lacune dans la réglementation sociale applicable à la conduite des deux familles de véhicules pendant les temps de conduite et de repos. Le règlement européen n° 561/2006/CE définit le nombre maximal d'heures de travail des conducteurs et les périodes de repos qu'ils sont tenus de respecter. Toutefois, conformément à l'article 1er du règlement, ces règles ne s'appliquent qu'aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, et non aux véhicules utilitaires légers, même si les États membres ont la possibilité d'introduire des dispositions spécifiques. Par conséquent, les règles relatives aux poids légers diffèrent de celles des poids lourds et selon le pays dans lequel un véhicule est immatriculé. Dans le but d'assurer un partage équitable de la route, elle souhaiterait connaître les pistes de travail qu'elle envisage pour encadrer davantage l'émergence de ces véhicules, tant sur le plan sécuritaire que sur le plan concurrentiel, et mettre en place une réglementation permettant un contrôle plus effectif des véhicules immatriculés à l'étranger. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Depuis 1998, la France dispose d'une réglementation spécifique pour les véhicules utilitaires légers (VUL) exploités par des entreprises de transport françaises. L'utilisation de VUL en transport routier public de marchandises est soumise à des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier comme pour les véhicules lourds. Ces mesures ne s'appliquent qu'aux entreprises établies en France. Les exploitants de VUL établis dans un autre Etat membre sont toutefois soumis aux règles européennes de cabotage. Le développement de l'usage des VUL à des fins de contournement de la réglementation plus contraignante sur les poids lourds, a été souligné par les autorités françaises dès les travaux préparatoires à la révision des textes européens constituant le Paquet mobilité I. Des dispositions visant à mieux encadrer les entreprises exploitant ces véhicules ont ainsi été introduites dès le début des discussions sur le Paquet Mobilité. Au cours des négociations, la France s'est fortement mobilisée en faveur de telles mesures notamment à la suite du rapport du député Damien Pichereau qui a démontré l'ampleur de ce phénomène en France et ses conséquences négatives sur les conditions de travail, la sécurité routière et l'environnement. Les négociations se poursuivent avec des avancées majeures soutenues par la France. Ainsi, sous réserve de l'approbation finale des textes attendue mi-2020, à l'échelle de l'ensemble de l'Union européenne, les entreprises exploitant des VUL à partir de 2,5 tonnes seraient, d'ici 5 ans, soumises à des règles d'accès à la profession de transporteur adaptées mais similaires à celles en vigueur pour les exploitants de poids lourds. Les autorisations d'exercer la profession qui leur seront attribuées permettront, en outre, un meilleur contrôle de ces entreprises. Elles figureront dans les registres nationaux ainsi que le numéro des plaques d'immatriculation des véhicules qu'elles utilisent. La réglementation sur les temps de conduite et de repos s'appliquera aux conducteurs de ces véhicules qui devront être équipés de tachygraphes intelligents. Lorsqu'elles opéreront à l'international, ces entreprises seront par ailleurs soumises aux autres règles du Paquet mobilité qui visent à rééquilibrer les conditions de concurrence telles que le retour du véhicule dans le pays d'établissement toutes les 8 semaines, l'application d'une période de carence de 4 jours entre deux périodes de cabotage, l'application des règles du détachement. Enfin, au niveau national, une disposition pour améliorer les conditions de travail des conducteurs de VUL a été adoptée à l'article 102 de la loi d'orientation des mobilités. Celle-ci prévoit l'interdiction pour les conducteurs de prendre leur repos dans les VUL, leur employeur devant leur accorder des conditions d'hébergement décentes. Cette mesure entrera en vigueur en 2020. S'agissant de règles d'hygiène et de sécurité au travail, elles s'appliqueront indifféremment aux salariés des entreprises françaises ou étrangères. L'ensemble de ces mesures renforcera significativement les règles et améliorera les capacités de contrôle dans l'objectif de limiter progressivement le recours inadapté aux VUL, notamment pour les trajets sur de longues distances.

Transports urbains

Conditions de voyage sur la ligne 13 du métro parisien

22384. – 6 août 2019. – **M. Stéphane Peu** alerte **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** à propos du fonctionnement de la ligne 13 du métro parisien. Avec une fréquentation en augmentation constante et des difficultés rencontrées quotidiennement, la question de l'évolution de ce tronçon se pose inévitablement. Les 600 000 usagers quotidiens de la cinquième ligne de métro la plus fréquentée au monde sont contraints de subir des désagréments quotidiens intolérables, voire dangereux. Les conséquences des divers incidents techniques,

pannes de signalisation, problèmes de régulation du trafic ou encore malaises voyageurs impactent directement et lourdement la vie quotidienne des voyageurs. Physiquement, un trajet sur la ligne 13 est une épreuve. Avec une fréquentation de 125 %, les rames sont trop souvent suroccupées et les voyageurs entassés les uns sur les autres. Des conditions de transports générant régulièrement des tensions entre usagers. Les voyageurs de cette ligne, qui s'acquittent chaque mois du tarif du Pass Navigo ou d'un titre de transport, sont empreints d'un sentiment amer de mépris. Ils se questionnent et perçoivent une forme d'abandon de la part de l'État. Pour alerter les autorités compétentes, ils se sont constitués en collectif et mènent régulièrement des actions pour exprimer leur indignation. Ils se demandent comment le service public du transport peut être à ce point dégradé sur cette ligne *a contrario* d'autres sur ce même réseau. De plus, ils ne sont pas convaincus par le plan de désengorgement qui consiste à prolonger la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. En effet, l'allongement prévoit de faire baisser la fréquentation de la ligne 13 de 20 %. Or le dynamisme grandissant de villes telles que Saint-Denis, Saint-Ouen ou Gennevilliers va attirer de nombreuses personnes et donc de potentiels usagers. Enfin, il ne faut pas oublier que se trouvent sur la ligne 13 des lieux drainant des flux considérables. M. le député pense notamment au nouveau tribunal de Paris, installé sur le tronçon de la ligne 13. Enfin, il semblerait que la RATP et Île-de-France Mobilités envisagent très sérieusement de supprimer les strapontins afin disent-ils « d'augmenter le nombre de places debout » et « limiter les conflits entre voyageurs ». Une décision choquante et dégradante pour les usagers qui attendent au contraire des mesures efficaces leur permettant de voyager dans des conditions dignes. De même que supprimer les strapontins ne règlera pas les incidents techniques et d'exploitations que connaît cette ligne. Il l'interroge en sa qualité, notamment, de garant du bon fonctionnement des transports publics sur les différentes actions ministérielles qu'elle envisage de mettre en œuvre pour améliorer rapidement les conditions de transport sur cette ligne. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire. – Question signalée.**

Réponse. – La fréquentation de la ligne 13 de métro a en effet cru de façon très importante ces dernières années. Elle a atteint ainsi 600 000 voyages par jours ouvrés. La partie nord de cette ligne est ainsi arrivée à saturation aux heures de pointe. Il convient d'abord de rappeler que les lignes de métro sont sous la responsabilité de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. De nombreuses actions ont déjà été mises en place sous l'égide d'Île-de-France Mobilités ces dernières années afin de faire face à cette hausse de la fréquentation. Les stations les plus fréquentées disposent ainsi de portes palières, le poste de commandement centralisé a été modernisé et un retournement automatique des trains a été mis en œuvre au terminus Châtillon. Par ailleurs, l'intérieur des rames a été repensé pour accueillir plus de voyageurs. L'ensemble de ces actions a permis une amélioration de la production aux heures de pointe représentant 4 à 5 trains supplémentaires par heure. Ce plan d'investissement de 240 millions d'euros a déjà permis d'améliorer la régularité des trains, qui est passée de 90 % en 2010 à 97 % aujourd'hui. La présence humaine a également été renforcée sur les quais les plus chargés afin de gérer au mieux le flux croissant des passagers. Néanmoins, malgré tous ces efforts, les conditions de voyage restent dégradées du fait notamment de la forte augmentation de la fréquentation. Le nouveau tribunal de grande instance (TGI) à Porte de Clichy ouvert en 2018 a notamment contribué à l'augmentation de cette fréquentation, même si la ligne de bus 528 qui le dessert a donc été renforcée pour limiter l'impact sur cette ligne 13. Le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen contribuera bien à désaturer la ligne 13. Sa mise en service est attendu pour l'été 2020. Ce nouveau prolongement devrait permettre une diminution de 25 % de la fréquentation de la ligne 13, soit 150 000 voyages en moins chaque jour. Enfin, Île-de-France Mobilités a mandaté la RATP à l'été 2018 afin qu'elle réalise des études quant à l'automatisation totale de la ligne 13, à l'instar des lignes 1 et 14 et bientôt de la ligne 4. En avril 2019, la RATP a rendu ses premières études sur le sujet. Cette automatisation permettrait d'avoir un train toutes les 90 secondes à l'heure de pointe et une régularité quasi garantie de 100 % comme sur les lignes 1 et 14. Le coût serait de l'ordre de 730 M€, matériel roulant compris. La faisabilité de cette automatisation doit désormais être discutée entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

Transports par eau
Transport maritime - Teneur en soufre du fioul maritime

22790. – 10 septembre 2019. – **M. Loïc Dombreval** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les conséquences du transport maritime en termes de santé publique et d'atteinte à l'environnement. Une étude dirigée en 2018 par M. James Corbett, professeur et chercheur à l'université du Delaware, souligne que cette pollution maritime serait à l'origine d'environ 14 millions de cas d'asthme infantile et de 400 000 décès prématurés par an, à la suite de cancers du poumon ou de maladies cardiovasculaires notamment, soit plus de 1 000 morts par jour. Toujours selon cette étude, actuellement les 200 plus gros navires produisent autant de dioxyde de soufre que l'ensemble des automobiles en circulation dans le monde et produisent également 2 ou 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, tels que le dioxyde de carbone. A l'issue de 12

ans de travail, l'Organisation maritime internationale est parvenue à un accord limitant la concentration de soufre du fioul maritime à 0,5 % dès 2020 contre 3,5 % actuellement. Partant des considérations environnementale et de santé publique et des spécificités de la mer méditerranée (mer fermée et concentrant sur ses rives population dense et activités économiques), il souhaite savoir si elle entend aller au-delà de l'accord de l'OMI en imposant un fioul à 0,1 % aux abords des zones portuaires françaises de cette zone à l'instar de ce qui existe déjà le long des côtes américaines, en Mer du Nord et en Mer baltique, ou de ce que quelques compagnies commencent à consentir volontairement dans le cadre de chartes adoptées avec des communes portuaires. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'étude de James Corbett citée démontre les bénéfices sanitaires engendrés par la mise en œuvre des zones spéciales de réglementation des émissions d'oxydes de soufre. C'est aux côtés de ce professeur et chercheur que le Ministère de la Transition Ecologique a présenté son projet d'une telle zone couvrant toute la mer Méditerranée, à l'Organisation maritime internationale (OMI) en mai 2019. La France ambitionne de proposer à l'OMI la désignation du bassin à l'automne 2020, aux côtés de l'ensemble des pays méditerranéens. Une application uniforme des contrôles dans cette zone sera en effet indispensable à l'effectivité de la réduction des émissions atmosphériques. La mer Méditerranée représente 0,8 % de la surface de l'océan mondial et 9 % de la biodiversité marine (10 à 12 000 espèces), et abrite 150 millions d'habitants côtiers et 275 millions de visiteurs par an. L'urgence de réduire les émissions d'oxydes de soufre, précurseurs des particules fines, est donc pleinement intégrée par le Gouvernement.

Impôts et taxes
Baisse réduction TICPE

23044. – 24 septembre 2019. – **Mme Agnès Firmin Le Bodo** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'action et des comptes publics, sur la baisse réduction de la TICPE. La France doit diminuer son empreinte carbone non seulement parce que c'est un engagement de la COP 21 mais surtout car c'est notre devoir eu égard aux risques pour la planète. Aussi, le Gouvernement a-t-il pris plusieurs mesures afin d'y parvenir. La décision de réduire de 2 centimes par litre l'exonération de TICPE sur le gazole des poids lourds répond à cette exigence et le produit en sera dédiée au financement des infrastructures routières. Par ailleurs, cette mesure a pour but de répondre au principe « pollueur payeur » en taxant les transports routiers accusés d'être de gros pollueurs. Or, si l'ensemble des transports routiers représente près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, le transport routier de marchandises ne représenterait que moins de 6 % des émissions de CO2 et moins de 2 % des émissions de particules fines Si l'on peut comprendre la nécessité d'être attentif à la réduction de la pollution due aux véhicules, il ne faudrait pas designer et donc taxer un seul et unique acteur. Or les entreprises de transport routier estiment ne pas avoir été suffisamment concertées pour la mise en place de ce surcroît de taxe qui met à mal leur rentabilité. Aussi, Mme la députée interroge le Gouvernement sur les mesures qui pourraient accompagner ce secteur afin de ne pas obérer la santé économique des 40 000 entreprises embauchant 600 000 personnes. Il s'agit de les écouter afin de mesurer l'exact impact de cette taxation et de les accompagner notamment en prévoyant des délais et une progressivité dans l'application de cette mesure. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La concertation avec l'ensemble des parties prenantes sur le financement des infrastructures a été engagée lors des travaux préparatoires au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) et poursuivie sur la base des pistes proposées par le Conseil d'Orientation des Infrastructures. Après plusieurs rencontres au cours desquelles ont été abordées différentes hypothèses de financement refusées par les organisations professionnelles (vignette notamment), le Gouvernement a choisi la diminution de 2 centimes du remboursement de la TICPE. Le Gouvernement est conscient de la pression économique qui repose sur les entreprises du transport routier de marchandises et des conditions de concurrence qui pèsent sur le secteur. C'est pourquoi il a choisi de faire contribuer le secteur aérien pour deux tiers des recettes supplémentaires nécessaires au financement de la programmation prévue par la LOM, pour ne pas faire peser sur le seul transport routier ce nouvel effort. Par ailleurs, afin de réduire le portage de trésorerie lié à la périodicité semestrielle du remboursement partiel de TICPE, le Gouvernement a confié à l'Inspection générale des finances et au Commissariat général de l'environnement et du développement durable, une mission visant à expertiser des solutions permettant aux transporteurs routiers de marchandises d'alléger cette charge. Le ministère chargé des transports s'est également engagé, avec les organisations professionnelles du secteur, dans l'élaboration d'un contrat-cadre de transition énergétique du transport routier, dont l'un des objectifs est d'accélérer la conversion du parc de véhicules.

Outre-mer
Piste longue à l'aéroport de Pamandzi

23076. – 24 septembre 2019. – **M. Mansour Kamardine** interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la construction de la piste longue à l'aéroport de Pamandzi à Mayotte. Le 101ème département français nécessite la construction d'une piste longue pour favoriser le développement économique, social, éducatif des Mahorais et du territoire, sécuriser le transport aérien, garantir la continuité territoriale, la baisse des coûts du transport et assurer la libre circulation des personnes. De 1995 à la décision du 7 mai 2012 prise par l'État sur le principe et les conditions de la poursuite du projet de piste longue adaptée aux vols long-courriers de l'aéroport de Mayotte (*Journal officiel* n° 0109 du 10 mai 2012 page 8971 texte n° 185), le projet de piste longue a avancé de manière ordonnée et s'est poursuivi jusqu'à l'enquête publique qui était prescrite et dont les conclusions sont favorables à sa réalisation. Après plusieurs années d'abandon de l'action publique d'État concernant le projet, la population mahoraise a obtenu de haute lutte sa relance en 2018. Des missions des services de l'État et des études sont actuellement en cours. Après des années de perdues sur la nécessaire et urgente réalisation de la piste longue, les habitants de Mayotte ne comprendraient pas que le projet soit repoussé à des études complémentaires du fait de la non prise en compte dans les études actuelles de phénomènes connus depuis la relance du projet en 2018. C'est pourquoi il lui demande de l'assurer que la montée des eaux induite par le réchauffement climatique et l'évolution géologique structurelle de Mayotte, ainsi que l'évolution géologique liée à la naissance récente d'un volcan à proximité de Mayotte ont bien été prises en compte dans les études en cours et les rapports en voie de finalisation.

Réponse. – Lors de sa visite à Mayotte le 22 octobre 2019, le Président de la République a annoncé la construction d'une piste longue sur l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi, nécessitant au préalable la réalisation d'études préparatoires. Ces études permettront, d'une part, de déterminer comment la piste longue sera construite en tenant compte des besoins opérationnels, des sources de matériaux disponibles, de l'évolution dans le temps des conditions géologiques et climatiques et, d'autre part, de garantir le respect des procédures environnementales. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui pilote ce projet, met en œuvre toutes les diligences pour que ces études soient menées au plus vite dans le respect des engagements pris par le Président de la République. L'apparition récente d'un volcan sous-marin à proximité de Mayotte a soulevé la question des risques sismiques et volcaniques pour l'aéroport mais aussi pour l'ensemble de l'île. Des études sont en cours par le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) pour évaluer les conséquences de ce phénomène sur l'île de Mayotte. Ces études permettront de s'assurer que l'évolution géologique sur le long terme engendrée par ce nouveau phénomène sera correctement prise en compte dans le cadre du projet de piste longue.

Aménagement du territoire
RN 4

23148. – 1er octobre 2019. – **M. Thibault Bazin** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports sur la nécessité de terminer enfin la mise en deux fois deux voies de la route nationale 4 (RN4) entre Nancy et Strasbourg, dont un dernier tronçon entre Saint-Georges et Gogney, long de 8,2 kilomètres, reste à réaliser. Plusieurs raisons expliquent cette nécessité : environnementales, sachant que des villages sont traversés actuellement par 10 000 véhicules chaque jour dont 30 % de poids lourds et économiques, car la vitalité de la région Grand Est en dépend, mais aussi sécuritaires. Lors d'une réponse à une question orale sans débat (QOSD), en janvier 2018, la ministre chargée des transports avait répondu que « l'inscription au CPER reste une nécessité absolue dans les prochaines semaines et des prochains mois ». Il vient lui demander si le Gouvernement a l'intention de budgétiser ce dernier tronçon dans le futur CPER 2021-2027 pour la région Grand Est, afin de répondre à l'inquiétude et à l'impatience des Lorrains, et sous quel délai les travaux pourraient commencer.

Réponse. – Les services de l'État sont mobilisés pour finaliser l'aménagement à 2x2 voies de la RN4 entre Nancy et Phalsbourg. En 2015, la multiplicité des priorités régionales et les contraintes budgétaires n'ont pas permis d'inscrire au contrat de plan État-région (CPER) les travaux de mise à 2x2 voies de la section de l'axe comprise entre Gogney et Saint-Georges. En revanche, 34 millions d'euros, dont 17 millions pris en charge par l'État, ont été inscrits pour les travaux de mise à 2x2 voies de la section comprise entre Saint-Georges et Héming. Grâce à la mobilisation financière importante de l'État et des collectivités, les travaux sur cette section avancent bien et ont passé une étape importante fin 2018 avec la mise en circulation de la nouvelle chaussée "nord"achevée sur sa presque totalité et le démarrage des travaux sur la chaussée"sud". La mise en service définitive est envisagée fin

2020. La section adjacente, comprise entre Gogney et Saint-Georges, présente également des enjeux de sécurité. L'avenant au contrat de plan signé en 2016 a retenu l'inscription de 750 000 euros, dont 50 % financés par l'État, pour la réalisation des études de conception détaillée portant sur la mise à 2x2 voies de cette section. Les services de l'État se sont alors mobilisés pour mettre en œuvre cet engagement. Une concertation a tout d'abord été organisée en 2017 avec les élus et a abouti l'année suivante au choix d'une variante préférentielle optimisée, qui s'inscrit au maximum sur le tracé de la RN4 actuelle, ce qui permettra de réduire le coût et les impacts environnementaux de l'aménagement. Suite au choix de cette variante préférentielle, les études sont en cours d'approfondissement en vue de fixer les caractéristiques précises de la variante retenue et de pouvoir solliciter les autorisations de travaux, notamment l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la dérogation « espèces protégées ». L'exécution des opérations inscrites dans le volet mobilité des CPER actuels étant prolongée jusqu'en 2022, les travaux d'aménagements de la RN4 entre Gogney et Saint-Georges pourront débuter à partir de 2023 si le projet est inscrit dans la prochaine contractualisation relative aux infrastructures de transport. Ce projet fera l'objet d'un examen attentif dans le cadre de cet exercice. Dans cette optique, il est nécessaire de préparer dès maintenant un plan de financement solide pour ce projet. Compte tenu du coût de l'opération, la mobilisation importante des collectivités aux côtés de l'État pour boucler ce plan de financement constituera un atout essentiel.

Automobiles

Prise en charge du vice de fabrication du moteur essence Renault 1.2 TCe

23164. – 1er octobre 2019. – **M. Éric Diard** interroge **M. le ministre de l'économie et des finances** sur un défaut de construction des moteurs à essence Renault 1.2 TCe et 1.2 DIG-T. Ce vice de fabrication concerne les moteurs produits entre 2012 et 2016 équipant 14 modèles de véhicules différents, dont tous peuvent rencontrer des problèmes allant, au départ, de la surconsommation d'huile à la casse du moteur. Les Français victimes de ce vice de fabrication sont à la merci des concessionnaires, notamment ceux qui ont acheté leur véhicule avant 2014. En effet, la loi n° 2008-561 du 17 juin 2008 a ramené le délai de prescription de l'action en garantie des vices cachés à cinq ans, ce qui exclut un grand nombre de personnes concernées par ce défaut de construction qui se voient condamnées à rouler avec un moteur défectueux voire dangereux, quand on sait que l'âge moyen du parc automobile français est supérieur à huit ans. De plus, la circulation de milliers de moteurs reconnus comme défectueux pose des questions d'environnement et de sécurité routière. Il lui demande donc les actions que l'État compte prendre afin de permettre la prise en charge de ce problème important rencontré par l'industrie automobile et des milliers de consommateurs français. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement, attentif à la sécurité des produits et des consommateurs, a demandé aux constructeurs Renault-Dacia, Nissan et Mercedes des éléments techniques et chiffrés concernant la question de la surconsommation des moteurs essence 1.2 (type H5Ft) pouvant aller jusqu'à engendrer une casse du moteur. La direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), en sa qualité d'autorité de surveillance du marché des véhicules à moteur, s'est saisie de ce dossier et a contacté les constructeurs automobiles concernés (Renault-Dacia, Nissan et Mercedes), afin d'obtenir des éléments chiffrés et des informations techniques concernant la surconsommation d'huile des moteurs essence 1.2 (type H5Ft). Le nombre de véhicules équipés de moteur essence 1.2 (type H5Ft) répertorié sur le marché français est de 168 682 véhicules (133 050 véhicules pour le constructeur Renault-Dacia, 35 604 véhicules pour le constructeur Nissan et 28 véhicules pour le constructeur Mercedes). Le nombre de demandes de prise en charge relatives à la surconsommation d'huile de ce moteur reçu par le constructeur Renault-Dacia sur la période de 2015 à 2019 s'élève à 2 647. Le constructeur Nissan répertorie 2 375 demandes sur ce moteur mais n'est pas en mesure d'identifier celles spécifiques à une surconsommation d'huile. Le constructeur Mercedes n'a reçu aucune demande de prise en charge. Les constructeurs ont indiqué que la surconsommation d'huile, même dans les cas extrêmes de casse du moteur, n'affecte pas la sécurité du véhicule et n'est pas de nature à compromettre gravement la sécurité routière au sens de la réglementation en vigueur et ne justifie pas, à ce titre, un rappel de ces véhicules. Le constructeur Renault-Dacia, dès l'identification de ce problème de surconsommation d'huile a mis en place des mesures afin de réaliser un diagnostic des plaintes et si nécessaire de rétablir le bon fonctionnement du véhicule. Le constructeur Renault-Dacia a, en outre, défini une nouvelle calibration sur les moteurs essence 1.2 (type H5Ft) à compter de juin 2015, afin de limiter la surconsommation d'huile. Le constructeur Renault-Dacia a, par ailleurs, attesté que la modification de la calibration au vu des tests qu'il a effectués, respecte les limites prévues par la réglementation relative aux émissions de polluants et n'affecte pas la puissance homologuée du moteur. Le constructeur Nissan a effectué une reprogrammation du module de gestion moteur, pour laquelle nous sommes en attente d'informations concernant les essais et les méthodes utilisées, afin de vérifier l'impact réglementaire notamment, en matière d'émissions de

polluants. En complément de ces dispositifs techniques, une prise en charge financière selon des critères objectifs (origine de la surconsommation d'huile, respect du programme d'entretien, âge et kilométrage du véhicule), pouvant aller allant au-delà de la garantie légale ou constructeur a été appliquée par les constructeurs. Les services de la DGEC resteront attentifs au suivi de ce dossier dans le cas où celui-ci devrait appeler des développements nouveaux sous l'angle sécuritaire et environnemental et n'hésiteront pas à mener des actions complémentaires si cela devait s'avérer nécessaire. Par ailleurs, la DGEC a demandé aux constructeurs concernés, en complément des mesures déjà engagées, qu'une attention particulière soit accordée à la prise en charge des demandes qui leur seraient adressées. Concernant le délai de prescription, conformément à l'article 2224 du code civil, *« les actions personnelles ou mobilières se prescrivent par cinq ans à compter du jour où le titulaire d'un droit a connu ou aurait dû connaître les faits lui permettant de l'exercer »*. En conséquence, l'acheteur doit entreprendre les démarches adéquates dans un bref délai après la découverte du défaut.

Consommation
Défaillances des moteurs 1.2 (type H5FT)

23188. – 1er octobre 2019. – **M. Charles de la Verpillière** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les défaillances des moteurs 1.2 (type H5FT). De nombreux cas de casse de ce moteur, équipant notamment des véhicules de marques Renault et Dacia, ont été signalés, suite à une surconsommation d'huile. Les démarches des associations de consommateurs n'ont pas eu de suite et aucune proposition d'indemnisation n'a été faite aux propriétaires des véhicules concernés. Il lui demande si les faits sont avérés et si, dans cette hypothèse, le Gouvernement entend intervenir auprès du constructeur. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – Le Gouvernement, attentif à la sécurité des produits et des consommateurs, a demandé aux constructeurs Renault-Dacia, Nissan et Mercedes des éléments techniques et chiffrés concernant la question de la surconsommation des moteurs essence 1.2 (type H5Ft) pouvant aller jusqu'à engendrer une casse du moteur. La direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), en sa qualité d'autorité de surveillance du marché des véhicules à moteur, s'est saisie de ce dossier et a contacté les constructeurs automobiles concernés (Renault-Dacia, Nissan et Mercedes), afin d'obtenir des éléments chiffrés et des informations techniques concernant la surconsommation d'huile des moteurs essence 1.2 (type H5Ft). Le nombre de véhicules équipés de moteur essence 1.2 (type H5Ft) répertorié sur le marché français est de 168 682 véhicules (133 050 véhicules pour le constructeur Renault-Dacia, 35 604 véhicules pour le constructeur Nissan et 28 véhicules pour le constructeur Mercedes). Le nombre de demandes de prise en charge relatives à la surconsommation d'huile de ce moteur reçu par le constructeur Renault-Dacia sur la période de 2015 à 2019 s'élève à 2 647. Le constructeur Nissan répertorie 2 375 demandes sur ce moteur mais n'est pas en mesure d'identifier celles spécifiques à une surconsommation d'huile. Le constructeur Mercedes n'a reçu aucune demande de prise en charge. Les constructeurs ont indiqué que la surconsommation d'huile, même dans les cas extrêmes de casse du moteur, n'affecte pas la sécurité du véhicule et n'est pas de nature à compromettre gravement la sécurité routière au sens de la réglementation en vigueur et ne justifie pas, à ce titre, un rappel de ces véhicules. Le constructeur Renault-Dacia, dès l'identification de ce problème de surconsommation d'huile a mis en place des mesures afin de réaliser un diagnostic des plaintes et si nécessaire de rétablir le bon fonctionnement du véhicule. Le constructeur Renault-Dacia a, en outre, défini une nouvelle calibration sur les moteurs essence 1.2 (type H5Ft) à compter de juin 2015, afin de limiter la surconsommation d'huile. Le constructeur Renault-Dacia a, par ailleurs, attesté que la modification de la calibration au vu des tests qu'il a effectués, respecte les limites prévues par la réglementation relative aux émissions de polluants et n'affecte pas la puissance homologuée du moteur. Le constructeur Nissan a effectué une reprogrammation du module de gestion moteur, pour laquelle nous sommes en attente d'informations concernant les essais et les méthodes utilisées, afin de vérifier l'impact réglementaire notamment, en matière d'émissions de polluants. En complément de ces dispositifs techniques, une prise en charge financière selon des critères objectifs (origine de la surconsommation d'huile, respect du programme d'entretien, âge et kilométrage du véhicule), pouvant aller allant au-delà de la garantie légale ou constructeur a été appliquée par les constructeurs. Les services de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) resteront attentifs au suivi de ce dossier dans le cas où celui-ci devrait appeler des développements nouveaux sous l'angle sécuritaire et environnemental et n'hésiteront pas à mener des actions complémentaires si cela devait s'avérer nécessaire. Par ailleurs, la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) a demandé aux constructeurs concernés, en complément des mesures déjà engagées, qu'une attention particulière soit accordée à la prise en charge des demandes qui leur seraient adressées.

Transports urbains
Prolongement du Tramway T8 entre Saint-Denis et Paris

23362. – 1er octobre 2019. – **M. Bastien Lachaud** appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T8 entre Saint-Denis Porte Paris et Paris Rosa Parks. Actuellement en l'état de la concertation, le projet de prolongement du T8 sud est prévu pour une mise en service à l'horizon 2023. Réalisé sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, ce projet prévoit l'ouverture de neuf nouvelles stations sur 5,6 kilomètres jusqu'à la gare Paris Rosa Parks. Le principe d'un tel projet est naturellement bienvenu, dès lors qu'il implique une amélioration du réseau des transports en commun au sud de la Seine-Saint-Denis, qui ne peut être que bénéfique pour les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Le tracé actuellement à l'étude et le choix des arrêts prévus pose cependant question, et ce en particulier dans le cas d'Aubervilliers. De fait, le tracé prévisionnel présenté au public ne semble pas prévoir la desserte du quartier du Pressensé à Aubervilliers. Il envisageait simplement des « mesures conservatoires pour une future station », dont la réalisation est repoussée à un futur indéfini. Aubervilliers et les albertivillariens se verraient ainsi privés d'une desserte importante, et les nombreux habitants du Pressensé privés de l'accès à un tramway qui passerait sous leurs fenêtres, mais dont la station la plus proche, au Stade de France, se trouverait éloignée de plus d'un kilomètre - une distance qui contrevient d'ailleurs aux objectifs fixés pour le projet, qui prévoit que les stations soient distanciées « d'environ 500 mètres chacune » afin de garantir un « maillage cohérent du territoire ». M. le député attire l'attention de M. le secrétaire d'État sur le caractère inacceptable d'une telle situation. Ville en forte croissance démographique - 76 000 habitants en 2010, 90 000 aujourd'hui, 100 000 à l'horizon 2025 - attractive et en pleine mutation, Aubervilliers doit impérativement bénéficier de transports publics à la hauteur de ses besoins et de son développement. Il n'est pas concevable que les habitants, qui ont déjà eu à souffrir d'une desserte insuffisante et des retards des chantiers des transports publics - M. le député avait notamment interrogé le Gouvernement sur le chantier de la ligne 12 du métro, qui n'est toujours pas achevé -, soient une nouvelle fois laissés à l'écart. Il y aurait là une forme de discrimination territoriale, et un grave déni de droit et d'égalité. M. le député attire l'attention de M. le secrétaire d'État sur le fait que l'État, qui finance ce projet à hauteur de 20 %, et est le garant de la cohésion et de l'égalité territoriale, ne saurait se soustraire à ses devoirs en la matière. C'est pourquoi il souhaite apprendre de sa part les mesures qu'il compte prendre pour garantir à Aubervilliers une desserte adéquate de la part des transports publics, et ce en particulier dans le cadre du prolongement du tramway T8.

Réponse. – Le prolongement du tramway T8 existant entre Saint-Denis Porte de Paris et Rosa Parks représente 5,5 km de ligne nouvelle. L'investissement nécessaire à la réalisation de ce tronçon est aujourd'hui estimé à 180 M€ hors matériel roulant. Le projet en est aujourd'hui à la phase de concertation. Celle-ci a été organisée par Île-de-France Mobilités (IDFM), maître d'ouvrage du projet, entre le 9 septembre et le 26 octobre 2019. A la suite de cette concertation menée par IDFM, dont le bilan sera publié prochainement, des études techniques plus poussées devront être menées en 2020-2021 pour permettre le lancement de l'enquête publique nécessaire au projet en 2021. La mise en service de ce prolongement est envisagée à l'horizon 2028 au regard des délais habituels sur ce type de projet entre la période de concertation et la mise en service. Pour ce qui concerne la desserte de la station Pressensé à Aubervilliers, des études doivent se poursuivre sur le nombre et le positionnement des stations en vue d'améliorer, dès la mise en service de la ligne, la desserte des quartiers du Franc-Moisin dont celui du Pressensé. En effet, le projet n'est encore qu'au stade de la concertation et il appartient à IDFM de fixer le tracé final et les stations retenues, en s'appuyant justement sur le bilan de cette concertation et des études techniques à venir. Au-delà de ce projet de prolongement du tramway T8 au sud, l'Etat est bien vigilant à l'amélioration de la qualité des transports en commun dans le département de la Seine-Saint-Denis, comme en témoigne notamment son implication dans le prolongement du T1 à Val-de-Fontenay, le prolongement de la ligne 11 de métro à Rosny-Bois-Perrier, le prolongement de la ligne 12 de métro à la Mairie d'Aubervilliers et le prolongement de la ligne 14 de métro à Saint-Ouen puis à Saint-Denis Pleyel, ainsi que le Tzen 3 entre Paris et Pavillon-sous-Bois. Il convient également de rappeler que le département de la Seine-Saint-Denis bénéficiera pleinement des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, en cours de réalisation.

Transports urbains
RER C - Essonne

23612. – 8 octobre 2019. – **Mme Marie-Pierre Rixain** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les dysfonctionnements de la ligne C du RER. La ligne C du RER relie à l'ouest Pontoise, Versailles-Château-Rive-Gauche et Saint-Quentin-en-Yvelines

d'une part, et au sud Massy - Palaiseau, Dourdan et Saint-Martin-d'Étampes, ainsi que Versailles-Chantiers par un tracé quasi circulaire, en passant par le cœur de Paris. Avec 187 km de long, 84 gares, 531 trains par jour, le RER C transporte environ 500 000 voyageurs par jour ; un axe majeur reliant l'Essonne à Paris, et une ligne cruciale pour la mobilité des Essonniens. Son tracé résulte de l'exploitation de différentes lignes de chemin de fer aménagées *a minima* qui expliquent son allure tentaculaire et son schéma aussi complexe. La qualité de vie des Franciliens, et en particulier de la grande couronne, appelle une mobilité effective et des transports en commun fiables et sûrs, à même de les acheminer vers leur lieu de travail. Or, ils subissent bien trop souvent des difficultés au quotidien. Les usagers du RER C, par exemple, sont, de manière régulière, confrontés à de multiples dysfonctionnements sur l'axe desservant, notamment, Epinay-sur-Orge, poussant de nombreuses associations, élus et particuliers à demander des compensations financières. En effet, il est récurrent de constater des trains retardés voire supprimés à la dernière minute alors même que les usagers payent un abonnement qui donne accès à un service qui doit être assuré. Aussi, elle lui demande donc de bien vouloir détailler les mesures qui seront mises en œuvre afin de compenser financièrement les usagers qui payent pour des services dégradés, ainsi que garantir aux Franciliens un service de qualité sur le réseau RER, en particulier sur la ligne C.

Réponse. – La ligne C du RER atteint 88,3 % en 2019. Des efforts sont réalisés pour améliorer la qualité de cette ligne de RER dont la régularité reste insuffisante. Chaque été depuis 1996, soit 22 ans, des travaux sont réalisés sur le tronçon central de la ligne C du RER afin de conforter les ouvrages d'art qui encadrent et soutiennent le faisceau ferroviaire. Entre 2012 et 2018, les investissements pour régénérer les voies ont ainsi été multipliés par 4 pour atteindre 350 millions d'euros en cumulé pour 2018. Des effets se font déjà ressentir avec une baisse significative des incidents liés à l'infrastructure. Ainsi en 2019, ces derniers représentaient 25 % des incidents contre 34 % en 2017, ce qui correspond à 1,2 million de voyageurs impactés en moins. La contrepartie de ces investissements massifs est un volume de travaux qui augmente considérablement, ce qui perturbe le fonctionnement nominal de la ligne. Le pic de travaux va s'étaler entre 2020 et 2025. Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Mobilités doivent en effet coordonner leurs efforts afin de minimiser l'impact de ces travaux indispensables sur les circulations. Par ailleurs, le futur T12 Express reliant Evry à Massy, représentant 475 millions d'euros d'investissement pour cette première phase, puis dans un second temps à Versailles, empruntera les voies de la ligne C du RER entre Savigny-sur-Orge et Versailles-Chantiers. Ce nouveau tram-train, en plus de créer une desserte forte entre l'Essonne et les Yvelines, permettra à terme de simplifier l'exploitation de la ligne C et donc d'améliorer sa ponctualité. La mise en service de la phase 1 est attendue pour décembre 2022. Enfin, les compensations financières relèvent de la décision de l'autorité organisatrice des mobilités, à savoir Ile de France Mobilités.

Transports ferroviaires
Avenir de la ligne ferroviaire des Cévennes

23794. – 15 octobre 2019. – **Mme Christine Pires Beaune** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** relativement à l'avenir de la ligne ferroviaire des Cévennes. Bon nombre de menaces pèsent sur le maintien de la partie nord de cette ligne. D'abord parce qu'elle n'est plus retenue dans le contrat de plan État-région au titre du plan de sauvegarde de l'ensemble des « petites lignes » de la nouvelle région, ensuite parce que SNCF mobilité a évoqué le risque que les circulations sur cette ligne soient suspendues, dès 2020. Pourtant, le train semble bien être l'avenir de l'homme comme celui de la planète. Il permet, en effet, d'assurer à tous les mobilités nécessaires et ce, de manière bien plus respectueuse de l'environnement que la voiture ou l'avion. Plus encore, préserver cette ligne c'est également sauvegarder les équilibres entre les territoires et éviter que certains ne se retrouvent enclavés, bridant ainsi excessivement la liberté d'aller et venir des citoyens. Si aujourd'hui, la ligne ferroviaire des Cévennes souffre d'un niveau de fréquentation relativement faible, cela semble dû aux conditions d'exploitation déplorables que connaît cette ligne, et non à la faiblesse des besoins. Enfin, il apparaît que maintenir le fret est primordial pour permettre à tous les territoires de conserver leur vitalité économique. Elle lui demande si le Gouvernement a l'intention, à terme, de fermer la ligne ferroviaire des Cévennes ou s'il entend garantir à celle-ci les moyens adéquats afin qu'elle puisse répondre pleinement aux besoins des usagers dans leur intérêt ainsi que dans celui des territoires concernés. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La ligne des Cévennes est une ligne de desserte fine du territoire traversant les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes. Sa remise en état revêt de forts enjeux interrégionaux qui impliquent une cohérence en termes d'investissements et de gouvernance. S'agissant de la section de ligne en Auvergne-Rhône-Alpes, les résultats d'une récente expertise de SNCF Réseau concernant l'état de l'infrastructure ont conduit à lancer en urgence une opération de sauvegarde d'un coût de 10,3 M€, qui sera réalisée en 2020. Concernant la régénération

des sections de ligne en Occitanie, les travaux d'urgence sont en cours, financés au titre du contrat de plan Etat-Région pour un montant tous financeurs de plus de 40 M€. L'ensemble de ces travaux dans les deux régions permettra ainsi d'assurer la continuité des circulations ferroviaires. Le Gouvernement a conscience que l'état du réseau des lignes de desserte fine du territoire, dont fait partie la ligne des Cévennes, est préoccupant, alors que ces lignes sont primordiales pour le transport du quotidien et la vitalité des territoires traversés. Comme il l'a rappelé à de nombreuses occasions ces derniers mois, l'Etat demeure aux côtés des collectivités territoriales pour préserver ces lignes dans tous les territoires où elles trouvent leur pertinence. C'est pour répondre à cet immense défi qu'une démarche partenariale a été engagée par l'Etat, en associant les Régions, Régions de France et SNCF Réseau. Cette démarche s'appuie sur la mission confiée au Préfet François Philizot visant à rechercher la solution la plus pertinente ligne par ligne. Elle vise à déboucher sur des plans d'actions concertés entre l'Etat et chaque Région pour dessiner l'avenir des petites lignes. C'est dans ce cadre que le devenir de la ligne des Cévennes, au-delà des travaux d'urgence d'ores et déjà prévus, trouvera bien sûr sa place.

Transports
Pénurie de conducteurs pour les services de transports scolaires

23973. – 22 octobre 2019. – **Mme Élodie Jacquier-Laforge** interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le secteur des services de transports scolaires. La profession s'inquiète que l'activité soit sous tension depuis plusieurs années et plus particulièrement, au niveau des postes de conducteurs. Déjà en septembre 2018, de nombreux services scolaires et lignes régulières n'avaient pu être assurés, cette situation s'est aggravée lors de la rentrée 2019. Les engagements du ministère, d'abaisser à 18 ans le permis D et l'inscription dans la loi mobilités d'un système de conduite accompagnée à partir de l'âge de 16 ans pour les poids lourds, sont de véritables avancées, mais ils ne régleront pas les problèmes actuels. Les professionnels travaillent sur les formules d'indexation des marchés publics de transport de voyageurs sur les évolutions conventionnelles des salaires et non sur l'index « transport global », pour rendre l'emploi plus attractif par la revalorisation qui en résultera. Ils souhaitent également faire évoluer la législation relative à la clause de dédit formation et à l'indemnisation des demandeurs d'emploi pour éviter que ces derniers ne quittent l'entreprise qui a procédé à la formation ou se réinscrivent auprès de Pôle emploi une fois le titre professionnel obtenu. Elle lui demande quelle est la position du Gouvernement dans ce dossier.

Réponse. – Les difficultés de recrutement de conducteurs routiers sont structurelles. Elles affectent les entreprises réalisant les services de transports scolaires, mais également l'ensemble du secteur des transports routiers. Face à ces difficultés, le Gouvernement a pris des mesures et des engagements pour faciliter l'accès et renforcer l'attractivité des professions, en particulier celle de conducteur. Ainsi, la loi d'orientation des mobilités ouvre la conduite encadrée des véhicules lourds aux jeunes dès l'âge de 16 ans, lors de leur période de formation en entreprise. L'obtention d'un permis de conduire du groupe lourd peut dorénavant être financée par le compte personnel de formation. L'âge à partir duquel il est possible de conduire un véhicule de transport de voyageurs sera abaissé à 18 ou 20 ans selon les cas, contre 21 ans aujourd'hui. Par ailleurs, un travail en cours, mené par le Comité national routier en partenariat avec les professionnels concernés, permettra, une fois achevé, de disposer d'indices fiables permettant aux autorités organisatrices qui le souhaitent d'indexer leurs marchés publics de transport de voyageurs sur les évolutions conventionnelles des salaires. Une telle clause sera favorable à l'emploi et à l'augmentation des rémunérations dans le secteur. En ce qui concerne la clause de dédit formation, le Gouvernement a en revanche écarté l'idée d'introduire un régime spécifique pour le secteur des transports routiers, aucun élément objectif ne permettant de déroger au droit commun sur ce point.

Transports routiers
Sécurité du transport des élèves de 3 ans

23980. – 22 octobre 2019. – **Mme Florence Lasserre** -David attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les règles de sécurité applicables au transport des élèves âgés de 3 ans, suite à l'adoption de la loi pour une école de la confiance. Avant l'entrée en vigueur de cette loi, l'article L. 131-1 du code de l'éducation disposait que « l'instruction est obligatoire pour les enfants des deux sexes, […], entre six et seize ans. […] ». Cet article prévoit désormais que « L'instruction est obligatoire pour chaque enfant dès l'âge de trois ans et jusqu'à l'âge de seize ans ». S'il n'existe pas de disposition fixant l'âge à partir duquel une autorité organisatrice (AO) des transports scolaires se voit dans l'obligation d'assurer le transport scolaire, une lecture combinée des dispositions relatives à l'éducation en France et de celles propres aux transports, permet de déduire que, désormais, l'AO a la charge d'organiser le transport des scolaires

âgés de trois à seize ans. Ce qui pose la question de la définition d'un référentiel national clair pour assurer la sécurité des élèves les plus jeunes. Aujourd'hui, des règles relatives au transport des enfants sont prévues dans la partie règlementaire du code de la route, et dans l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes. Ces textes imposent, d'une part que les enfants soient transportés assis, et d'autre part, que les enfants soient attachés à l'aide d'une ceinture de sécurité dès que leur morphologie le permet. La règlementation relative à la sécurité du transport de mineurs ne permet donc pas, en l'état, d'assurer aux enfants âgés de trois ans une sécurité équivalente à celle garantie aux autres passagers. Elle doit donc évoluer pour permettre aux AO d'assurer un transport de qualité pour l'ensemble des élèves. En effet, les précisions d'obligations telles que la présence d'un pictogramme « transport d'enfants » à l'avant et à l'arrière du véhicule, ou encore l'obligation de présentation d'une attestation d'aménagement du véhicule indiquant les conditions particulières auxquelles le transport de personnes est subordonné, ne suffisent pas à garantir des transports scolaires sûrs et les AO, qui sont juridiquement responsables des conditions générales de sécurité du transport scolaire, s'en émeuvent. Aussi, elle souhaiterait savoir si le Gouvernement envisage d'adopter un nouveau cadre règlementaire applicable au transport des mineurs qui traiterait tant des règles d'aménagement de l'habitacle des véhicules, par exemple, obligation ou non d'équiper les sièges de rehausseurs au bénéfice des seuls élèves de maternelle ou pour l'ensemble des élèves mesurant moins d'1m35, que des règles relatives à la présence, obligatoire ou non, de surveillants auprès des enfants transportés.

Réponse. – La loi pour une école de la confiance prévoit un abaissement de l'âge obligatoire de scolarisation de 6 ans à 3 ans. D'ores et déjà, des autorités organisatrices de transport scolaire prennent en charge des élèves de moins de 6 ans avec le souci d'assurer la présence d'un accompagnateur. En matière de port de ceinture, il convient effectivement de rechercher des solutions techniques adaptées. De telles mesures font l'objet à ce jour de préconisations, notamment dans le « Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires », en cours d'actualisation dans le cadre d'un groupe de travail co-piloté par la Délégation à la sécurité routière (DSR) et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) en lien avec la direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO) et de nombreuses collectivités y sont attachées. Rendre ces éléments obligatoires nécessite une analyse plus fine afin de voir si un renforcement du cadre réglementaire actuel est pertinent, et le cas échéant sous quelle forme. L'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) contribue très régulièrement à une meilleure connaissance du secteur des transports collectifs de personnes, notamment de jeunes. Elle vient de lancer une nouvelle étude consacrée à « l'accompagnement dans le transport scolaire », à destination des autorités organisatrices (régions et agglomérations) et développe de nombreux partenariats pour sensibiliser au port de la ceinture. Cette étude sera de nature à mieux appréhender les enjeux d'un renforcement du cadre réglementaire et permettra de sensibiliser les autorités organisatrices à ces sujets. Elle pourra conduire, le cas échéant, à des travaux en la matière sous le pilotage de la DSR.

Transports aériens
Dédommagement financier en cas de faillite d'une compagnie aérienne

24142. – 29 octobre 2019. – **Mme Stéphanie Kerbarh** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation des passagers ayant réservé des billets d'avions auprès de la compagnie XL Airways qui est désormais en faillite. Cette question est posée au nom de Jean et Marie-Dominique Pain. En effet, la compagnie XL Airways a été placée en liquidation judiciaire par le tribunal de commerce de Bobigny le 4 octobre 2019. Cette compagnie aérienne aurait vendu près de 130 000 billets d'avions à des clients sur des vols qu'elle n'a pas pu assurer. De nombreux clients n'ont pas été remboursés du montant payé lors de l'achat des billets d'avion. Pour obtenir un remboursement auprès d'une entreprise d'assurance, un client peut bénéficier d'un fonds de garantie lors de la défaillance de celle-ci, comme le prévoient les articles L. 423-1 à L. 423-8 du code des assurances. Cependant, un dispositif similaire n'existe actuellement pas pour les compagnies aériennes. Une autre procédure pour obtenir un remboursement pourrait être celle de *charge back* ou de rétro-facturation. Il s'agit d'un recours bancaire qui concerne les commandes passées en ligne sur un site internet et présentant un litige quant à la livraison. Il semblerait cependant que plusieurs banques refusent d'utiliser cette procédure. Ainsi, elle souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre afin de garantir un dédommagement financier des clients lors de la mise en faillite d'une compagnie aérienne.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a

mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile avec les autres ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Transports aériens
Mise en liquidation judiciaire compagnies aériennes - Recours des consommateurs

24145. – 29 octobre 2019. – **M. Christophe Naegelen** interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les multiples défaillances successives des compagnies aériennes opérant en France et sur l'absence des recours efficaces pour les consommateurs lésés. La mise en liquidation judiciaire de trois compagnies aériennes dont celle d'Aigle Azur, deuxième compagnie aérienne française, et l'ouverture de la procédure judiciaire d'XL Airways, neuvième compagnie française, placent des milliers de consommateurs dans une situation inacceptable. Des billets, plus de 40 000 pour la société Aigle Azur et plus de 30 000 pour la compagnie XL Airways, ont été payés par des clients pour des vols qui n'auront jamais lieu. Les recours ouverts aux consommateurs leurs offrent d'infimes chances d'être indemnisés. En application de l'article L. 211-17-3 du code du tourisme, dans le cadre de l'achat d'un billet pour un vol dit sec, c'est-à-dire sans hébergement, *via* une agence de voyage, c'est au transporteur effectif, en l'occurrence la compagnie aérienne, qu'il appartient, en cas d'annulation, d'indemniser les consommateurs. Le consommateur doit alors se tourner vers la compagnie aérienne, plus précisément, vers son liquidateur judiciaire afin de déclarer sa créance. Mais cette déclaration au mandataire judiciaire n'offre presque aucune chance de remboursement puisque le consommateur ne devient que créancier chirographaire, passant après les titulaires de créances privilégiées comme les salariés et les banques. En revanche, dans le cadre de l'achat d'un vol inclus dans un voyage à forfait (transport + hébergement), il appartient à l'agence de voyage de proposer un transport alternatif à ses frais ou de rembourser l'intégralité des prestations qui n'ont pu être réalisées. En l'espèce, cette possibilité n'est ouverte qu'à une minorité de consommateurs. Autre recours, le consommateur peut également utiliser la procédure dite de *chargeback*. Ce dispositif de rétro-facturation lui permet, en cas de faillite de l'entreprise, lorsque ses droits en sa qualité de consommateur n'ont pas été respectés, de révoquer son ordre de paiement, lorsqu'il a payé son achat par carte de bancaire. Le consommateur est alors remboursé par son établissement bancaire ou par la marque de sa carte. Pourtant, selon les différents témoignages de consommateurs victimes de la défaillance des compagnies aériennes précitées, la plupart des banques françaises refusent de mettre en œuvre cette procédure car selon ces dernières, cette procédure ne s'appliquerait pas aux entreprises françaises, mais uniquement aux sociétés basées à l'étranger. Face à l'absence de garantie financière protégeant les consommateurs lors des défaillances des compagnies aériennes, il interroge le Gouvernement sur les conditions d'ouverture de la procédure de *chargeback*. Aussi, il lui demande si la création d'une caisse de garantie ou d'une obligation d'assurance garantissant les fonds déposés par les agences de voyage et les clients sur le modèle de l'article du code du tourisme sont envisagées afin de prémunir les consommateurs contre les risques de défaillances des compagnies aériennes. Il lui demande également s'il serait possible de rembourser les consommateurs du montant du billet affecté aux taxes diverses (taxe d'aéroport, redevances aéroport/passagers, taxe d'aviation civile, taxes et surcharges, taxe de solidarité, TVA).

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces annulations de vols sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. S'agissant en particulier de la possibilité pour l'Etat de rembourser aux passagers concernés les taxes perçues par les deux compagnies, il a été indiqué qu'un tel remboursement ne pouvait malheureusement être envisagé. En effet, lorsqu'elle vend un billet, une compagnie aérienne collecte les taxes et redevances liées à la réalisation du vol et ne reverse leur montant à l'Etat qu'une fois le passager embarqué et le vol effectivement réalisé. Dans ces conditions, en cas de faillite et en l'absence de réalisation du vol, l'intégralité du produit de la vente du billet, taxes et redevances comprises, reste dans les comptes de la compagnie, sans que le montant de celles-ci puisse être isolé. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile, avec les autres ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. S'agissant de la question plus spécifique du charge back, elle a été soumise à l'étude du ministère des finances. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Sécurité routière
Impacts des nouveaux contrôles techniques automobiles

24290. – 5 novembre 2019. – **M. Pascal Brindeau** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur les nouveaux contrôles techniques automobiles. En application de l'arrêté du 2 mars 2017 transposant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, la procédure du contrôle technique a été largement modifiée depuis mai 2018. Outre l'augmentation sensible du nombre de points de contrôle, passé de 124 à 400, et le délai de 24 heures accordé pour effectuer la réparation et la contre-visite des 127 points « critiques », le contrôle pollution imposé depuis le 1er janvier 2019 aux véhicule diesel semble avoir des conséquences très néfastes pour les moteurs. En effet, les deux mesures de la pollution d'un diesel qui se pratiquaient jusqu'alors à 50 % du régime moteur maximal - soit environ 2 000 tours par minute - s'effectuent désormais au régime maximal du moteur à vide, soit au moins à 4 000 tours par minute. Ces surrégimes, *a fortiori* à vide, peuvent provoquer des dégâts, voire une casse du moteur. On imagine les graves conséquences de telles dégradations pour des automobilistes en milieu rural où l'automobile reste le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements quotidiens et en particulier pour les trajets entre le domicile et le travail. La nouvelle réglementation pourrait donc entraver la mobilité des habitants de ces territoires, et notamment leurs déplacements professionnels. De plus beaucoup de citoyens en milieu rural sont dans une situation économique fragile, voire précaire. Leur imposer de nouvelles contraintes qui peuvent s'avérer très coûteuses semble très contestable. Sans compter le risque que beaucoup d'entre eux roulent en infraction de contrôle et donc ne soient

pas assurés. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser sa position sur cette question et de lui indiquer si elle entend prendre des mesures afin de garantir la mobilité des habitants des territoires ruraux. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'évolution réglementaire qui a transposé au 20 mai 2018 avec un complément en 2019, la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, s'inscrit dans la perspective d'une réduction de moitié, par rapport à 2010, du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne et d'une amélioration de l'environnement en réduisant les émissions moyennes des véhicules. Cette même directive précise en son annexe I la méthode de mesure à appliquer pour le contrôle des émissions des véhicules diesel (pédale enfoncée). C'est donc cette méthode qui est désormais appliquée après qu'ait été vérifié que le moteur était chaud et que l'état mécanique du véhicule était satisfaisant. Si ces précautions sont correctement prises en compte, aucune casse moteur ne devrait être à déplorer. Cette mesure de la pollution est importante car les véhicules dont les systèmes de régulation des émissions fonctionnent mal ont un impact sur l'environnement plus important que les autres véhicules. Par ailleurs, le Gouvernement a mis en place des actions afin de soutenir les ménages « gros rouleurs », notamment dans les territoires ruraux. Ainsi, à titre d'exemple, les ménages à revenus modestes (5 premiers déciles) mettant au rebut un véhicule diesel antérieur à 2006 ou un véhicule essence antérieur à 1997, peuvent bénéficier de la prime à la conversion pour acheter un véhicule plus récent, moins polluant et moins consommateur. Cette prime de 1 500 euros pour l'achat d'un véhicule thermique éligible (et 2 500 euros pour un véhicule électrique, en plus du bonus de 6 000 euros, ou d'un véhicule hybride rechargeable) peut être doublée pour les ménages des deux derniers déciles ou les ménages « gros rouleurs ». Pour rappel, les ménages à revenus plus élevés (5 derniers déciles) peuvent aussi bénéficier de la prime à la conversion pour acheter un véhicule plus récent s'ils mettent au rebut un véhicule diesel antérieur à 2001 ou un véhicule essence antérieur à 1997. La prime est alors de 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule électrique, en plus du bonus de 6 000 euros, ou d'un véhicule hybride rechargeable.

Transports aériens
Mise en liquidation de XL Airways

24303. – 5 novembre 2019. – **M. Jean-Marie Sermier** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la détresse dans laquelle se trouvent les 130 000 voyageurs victimes de la faillite de la compagnie aérienne XL Airways. Depuis le début de l'année 2017, 32 compagnies aériennes ont fait faillite en Europe. Ces évènements ont mis en lumière le manque de protection des consommateurs qui n'ont que très peu de chances d'être indemnisés, notamment en raison du classement défavorable des créanciers dans les procédures collectives. Alors que les agences de voyages immatriculées auprès de l'Association internationale du transport aérien (IATA) doivent justifier d'une garantie financière suffisante et d'une assurance adaptée, il n'existe aucune protection pour les clients de vols secs en cas de faillite d'une compagnie aérienne. Le Parlement européen a adopté, le 24 octobre 2019, une résolution sur les retombées négatives de la récente faillite de Thomas Cook sur le tourisme de l'Union européenne. À cet égard, il invite la Commission européenne à envisager une révision du règlement (CE) nº 1008/2008 afin de permettre aux autorités de mieux contrôler l'état financier des compagnies aériennes. Il lui demande comment le Gouvernement envisage de soutenir les victimes de la faillite de XL Airways qui ne pourront pas partir ou qui devront racheter des billets. Plus largement, il l'interroge sur les mesures que le Gouvernement entend mettre en place pour protéger les consommateurs contre les risques de défaillance des compagnies aériennes.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile avec les autres

ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Transports aériens

XL Airways

24305. – 5 novembre 2019. – **M. Stéphane Travert** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la mésaventure que connaissent bien des clients de la société aérienne XL Airways, placée en liquidation judiciaire. Ce sont ceux qui ont acheté des vols « secs », parfois plusieurs mois à l'avance et qui se retrouvent désemparés, avec un vol annulé et le prix du billet « perdu ». Ils n'ont en effet aucun recours, les clients étant les derniers créanciers, dans le cadre d'une procédure de liquidation judiciaire, à être remboursés (ils ne le sont donc pas) et en l'absence de procédure efficace de rétro facturation, les banques refusant la plupart du temps d'exécuter cette procédure. Il lui demande quelles solutions peuvent être proposées à ces milliers de clients et si, dans l'optique d'une nouvelle faillite de société aérienne, un « pare-feu » peut être imaginé pour protéger les consommateurs.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile avec les autres ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Impôts et taxes

Gazole non routier pour les engins de chantier et travaux bâtiment et agricoles

24390. – 12 novembre 2019. – **M. Grégory Besson-Moreau** alerte **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les conséquences de la suppression du taux réduit de fiscalité applicable à l'utilisation de gazole non routier pour les engins de chantier et travaux de bâtiment. Cette mesure, si elle est mise en application, aura un impact

très significatif sur la situation financière des entreprises de travaux publics et de bâtiment dont les dépenses de carburant représentent déjà une lourde charge. Ce serait mettre en péril l'équilibre budgétaire de nombreuses petites et moyennes entreprises (PME) notamment. Il en va de même pour la fiscalité des agriculteurs. Il lui demande donc de lui indiquer s'il envisage de renoncer à la suppression de cet avantage fiscal. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – L'article 60 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 avait prévu une suppression progressive du tarif réduit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) du gazole non routier (GNR) de façon à ce que les entreprises industrielles et celles du bâtiment notamment soient soumises à une même fiscalité sur le gazole que les particuliers, à compter du 1er juillet 2020. Aucune modification de fiscalité n'est prévue pour le GNR utilisé dans le cadre de travaux agricoles et forestiers, celui-ci continuant à bénéficier d'un taux de TICPE ultra-réduit. Afin de tenir compte des demandes des entreprises du BTP, le Gouvernement a introduit un amendement dans le projet de loi de finances rectificative pour 2020 visant à modifier la chronologie d'augmentation de la TICPE du GNR pour supprimer la phase transitoire. L'article 6 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificatives pour 2020 fixe désormais la date d'alignement de la fiscalité de ce gazole au 1er juillet 2021. S'agissant du GNR utilisé pour les travaux agricoles et forestiers, sa fiscalité ultra-réduite reste inchangée et son taux sera désormais applicable directement à la pompe, dès le 1er juillet 2021, au lieu d'être obtenu après remboursement comme c'est le cas jusqu'à présent. Un effort est demandé aux entreprises industrielles et à celles du bâtiment, dans un objectif d'équité. En effet, la taxation du gazole a été relevée afin, notamment, de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de lutter contre la pollution de l'air. Il est primordial que les entreprises utilisant des engins fortement consommateurs participent à cet effort, autant que les particuliers. La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre repose sur l'ensemble des acteurs. La réforme de la fiscalité du GNR vise à supprimer une dépense fiscale non vertueuse sur le plan environnemental. Elle traduit également la volonté du gouvernement de réduire les aides non justifiées aux entreprises. Les filières qui verront le prix du gazole augmenter devront s'adapter en recherchant des véhicules et engins moins polluants, utilisant des carburants alternatifs. Nous cherchons aussi à développer de nouvelles générations de moteurs qui utiliseront le gaz ou l'électricité. Pour favoriser cette transition, le Gouvernement a prévu un dispositif de suramortissement permettant aux secteurs les plus impactés par la concurrence internationale (les entreprises de bâtiment et de travaux publics, celles produisant des substances minérales solides, les exploitants aéroportuaires ainsi que les exploitants de remontées mécaniques et de domaines skiables) de déduire de leurs résultats imposables une somme égale à 40 % de la valeur d'achat ou de location d'un engin non routier neuf fonctionnant avec des carburants alternatifs. Afin de tenir compte de la situation des petites et moyennes entreprises (PME), cette déduction est portée à une somme égale à 60 % de l'achat ou de la location pour ces entreprises. En outre, le Gouvernement a prévu en lien avec la profession d'accompagner l'évolution du prix des prestations. Le BTP, le transport frigorifique et les industries extractives à marché local notamment bénéficieront d'une mesure de répercussion de plein droit de la hausse de la fiscalité dans les contrats en cours au 1er janvier 2021 et dont l'exécution se poursuit jusqu'à une date postérieure au 1er juillet 2021. Le Gouvernement reste ainsi vigilant sur l'impact de la réforme pour les entreprises très fortes consommatrices de GNR, particulièrement pour les PME.

Transports aériens
Faillite XL Airways

24648. – 19 novembre 2019. – **Mme Anne Brugnera** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les conséquences de la faillite de la compagnie aérienne XL Airways. Suite à cette faillite, de nombreux citoyens se sont retrouvés avec des billets achetés qui ne pourront donc pas utiliser. Dans l'état actuel de la législation, ces consommateurs se retrouvent sans moyen de protection, ne pouvant récupérer les sommes engagées. Dans le cadre de la liquidation judiciaire en cours, ils ont peu de chance de récupérer les montants payés et les banques de particuliers ne peuvent appliquer le *chargeback* disponible uniquement pour des achats effectués auprès d'entreprises basées en dehors des frontières françaises. Elle souhaiterait donc connaître sa position sur le sujet et savoir quel accompagnement pourrait être mis en place face à cette situation exceptionnelle. Elle lui demande également comment faire évoluer la législation afin de protéger les consommateurs en cas d'une nouvelle crise équivalente. **– Question signalée.**

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle

Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile avec les autres ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. S'agissant de la question plus spécifique du *chargeback*, elle a été soumise à l'étude du ministère des finances. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Transports ferroviaires

Devenir de la sûreté ferroviaire (dite SUGE)

24651. – 19 novembre 2019. – **Mme Emmanuelle Ménard** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur le devenir de la sûreté ferroviaire (dite SUGE). Créé en 1939, ce service s'est particulièrement développé depuis une trentaine d'années et compte actuellement quelques 3 000 agents répartis sur tout le territoire national. Chargé de lutter contre l'insécurité dans les emprises ferroviaires de la SNCF, il intervient dans les trains, dans les gares ainsi que sur l'ensemble du réseau et assure ainsi la sécurité des usagers. Le personnel de la SUGE bénéficie d'un statut de cheminot, leur formation initiale leur donne une grande connaissance des infrastructures, bâtiments et matériels roulants qui leur permet de lutter efficacement contre les incivilités, la délinquance quotidienne et le risque terroriste. Leur compétence nationale, leur capacité à relever certaines infractions, ainsi que la possibilité d'effectuer leurs missions en civil sont essentiels pour assurer pleinement la sécurité des usagers. Dotés de certaines prérogatives judiciaires, ils sont des auxiliaires efficaces aux services de la police et de la gendarmerie. Or, depuis 2015, avec la séparation des activités au sein de la SNCF, il est possible de requérir des opérateurs privés pour des prestations de sûreté en s'appuyant sur des contrats en volume horaire. Aujourd'hui, les agents interviennent uniquement en fonction de ces contrats, et non plus en fonction des besoins de sûreté. Plusieurs syndicats ont alerté la direction de la SNCF sur ce dispositif qui engendre une perte d'autonomie opérationnelle et décisionnelle dans la sûreté ferroviaire. Après le 1er janvier 2021, dès lors que le secteur sera privatisé et ouvert à la concurrence, il est raisonnable de penser que les entreprises ferroviaires privilégieront les contrats avec des entreprises de gardiennage d'une part et un appel beaucoup plus systématique aux forces de l'ordre (gendarmerie, police nationale et municipale) dont les interventions sont « gratuites ». Ainsi, les usagers du transport ferroviaire en France risquent de ne plus être logés à la même enseigne selon, par exemple, l'investissement des régions, totalement détentrices de la décision sur le réseau TER et trains privés en matière de sécurité. Le risque de voir disparaître à terme le service de la SUGE est alarmant compte tenu des actes de délinquances violents régulièrement commis et du risque terroriste permanent. Dans ce contexte, le recours à des vigiles sans formation n'est pas souhaitable. Aussi, elle lui demande les mesures qu'elle entend prendre pour sauvegarder la sûreté des usagers sur le réseau ferroviaire dans les années à venir. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La SUGE, service de sûreté générale de la SNCF, compte actuellement environ 2 800 agents itinérants. Ces agents bénéficient d'une formation initiale et continue. Ils sont agréés, assermentés et armés, et bénéficient de prérogatives exorbitantes du droit commun, élargies par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi Savary. Ces prérogatives les distinguent, en particulier, des agents des entreprises de sécurité privée. En cas de nécessité, ils peuvent ainsi interdire l'accès au trains ou en faire

descendre, comme sortir des gares, au besoin par la contrainte, des voyageurs. Ils peuvent constater les infractions à la police des transports et procéder à des fouilles de bagages ou à des palpations de sécurité avec le consentement des personnes. Ils peuvent procéder à des relevés non contraignants d'identité et retenir, avec l'accord d'un officier de police judiciaire (OPJ), un contrevenant dans l'attente de sa remise à un tel officier. La direction de la sûreté de la SNCF qui les emploie intervient comme prestataire au profit de diverses entités internes au groupe SNCF, ou externes comme les régions pour les TER ou d'autres entreprises ferroviaires comme Thalys ou Thello. Chaque client commande un volume annuel d'heure à la SUGE en fonction de sa politique de sûreté. Les réformes ferroviaires de 2014 et de 2018 ont, en matière de sûreté dans les transports, pris acte de l'arrivée de nouveaux exploitants sur les marchés de transport de voyageurs, d'abord internationaux puis nationaux. Mettant à la disposition de tous ces opérateurs les compétences et l'expérience de la SUGE, elle a permis au service interne de sécurité de la SNCF d'assurer les prestations pour d'autres exploitants de services de transport ferroviaire que la seule SNCF. En contrepartie de ce service, la SUGE est, d'abord, confortée dans la programmation de son action par des contrats annuels conclus avec les bénéficiaires de ses prestations et, ensuite, rémunérée à un niveau équitable, contrôlé annuellement par l'Autorité de régulation des transports (ART). En particulier, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a permis, d'une part, aux gestionnaires d'infrastructures et, d'autre part, aux autorités organisatrices de transport ferroviaire de commander des prestations de la SUGE. Ce faisant, le législateur a élargi les débouchés commerciaux de la SUGE. Conservant une grande attractivité en raison de la reconnaissance de son grand savoir-faire, la SUGE a vocation à rester présente sur le réseau ferré. Du côté des agents privés de sécurité soumis au code de la sécurité intérieure, le constat est celui d'une profession en mutation. Le renforcement de sa régulation, par la création en 2011 du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) et la publication d'un code de déontologie en 2014, doivent permettre une montée en gamme de la qualité des prestations fournies par ces professionnels. S'inscrivant en complémentarité de l'action des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, les agents privés de sécurité ont une mission de surveillance et de prévention. Par leurs actions, ils contribuent, à leur niveau, à la prévention des atteintes terroristes. Ainsi, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille ainsi qu'à des palpations de sécurité, lorsque les circonstances le commandent. Ces actions s'exercent sans empiéter sur les compétences propres des services de l'Etat en matière de lutte contre le terrorisme, qui mettent en oeuvre les orientations stratégiques arrêtées par la Commission interministérielle de la sûreté des transports terrestres (CISTTer), réunie à intervalle régulier depuis 2018. Enfin, compte tenu du faible poids du coût de la sûreté dans les dépenses de fonctionnement des opérateurs, le financement de la sûreté n'appelle pas aujourd'hui d'innovation, notamment par la voie d'un prélèvement obligatoire.

Transports aériens
Situation des clients de la société aérienne XL Airways

24843. – 26 novembre 2019. – **Mme Stéphanie Rist** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation des clients de la société aérienne XL Airways, placée en liquidation judiciaire le 4 octobre 2019. Ces personnes, après avoir vu leurs voyages annulés, subissent aujourd'hui une perte financière sèche, représentant parfois des années d'économies, qu'aucun dispositif existant ne permet de compenser. Désemparés, les clients dénoncent l'absence de recours possible, y compris pour le remboursement des taxes annexées aux billets, et d'interlocuteur en mesure de leur apporter des informations. Chaque organisme - assurances, banques - se dédouane en effet de sa responsabilité en l'absence de procédure clairement définie. Elle lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de mettre en place afin d'apporter, d'une part des réponses aux usagers par l'instauration d'une médiation, et d'autre part des garanties de dédommagement, afin de protéger davantage les consommateurs en cas de nouvelle défaillance d'une compagnie.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises, et leur effet sur un grand nombre de passagers, ont engendré une mobilisation immédiate des services de l'Etat. Face à la soudaineté de l'annulation des vols d'Aigle Azur et d'XL Airways, les services de la Direction générale de l'aviation civile ont ainsi travaillé en lien étroit avec les autres compagnies aériennes pour les inciter, d'une part, à procéder à des augmentations de capacité ciblées et, d'autre part, à offrir des billets à tarif réduit aux passagers contraints de racheter un billet, la priorité étant donnée au retour des passagers bloqués à l'étranger. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces défaillances sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. Avec l'impact de la crise du COVID, le Gouvernement est d'autant plus conscient des limites de la réglementation applicable en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302

du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation impose de s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Le Gouvernement y est déterminé et les services de la Direction générale de l'aviation civile s'emploient, avec les autres ministères concernés, au premier rang desquels le ministère des Finances, à explorer les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu toutefois être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Compte tenu du contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, il apparaît que c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles permettant de renforcer la protection des passagers aériens, en particulier en termes de garanties de dédommagement à instituer, en cas de défaillance d'une compagnie. Le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités pouvant se présenter au niveau de l'Union européenne.

Transports aériens
Société XL Airways

25018. – 3 décembre 2019. – **M. Bertrand Sorre** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports sur la mésaventure que connaissent de nombreux clients de la société aérienne XL Airways, placée en liquidation judiciaire. Il a été alerté de ces difficultés par des habitants de sa circonscription. Ceux-ci ont acheté des vols « secs », parfois plusieurs mois à l'avance et se retrouvent désemparés, avec un vol annulé et le prix du billet « perdu ». Ils n'ont en effet aucun recours, les clients étant les derniers créanciers, dans le cadre d'une procédure de liquidation judiciaire, à être remboursés (ils ne le sont donc pas) et en l'absence de procédure efficace de rétro facturation, les banques refusant la plupart du temps de mettre en œuvre cette procédure. Il lui demande quelles solutions peuvent être proposées à ces nombreux clients et si, dans l'optique d'une nouvelle faillite de société aérienne, un fonds d'indemnisation peut être mis en place dans le but de protéger les consommateurs.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises l'an dernier et leur effet significatif sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'État, tout comme aujourd'hui dans cette crise exceptionnellement grave que nous traversons avec la pandémie de Covid-19. L'Etat a mis en œuvre des moyens importants pour accompagner les compagnies Aigle Azur et XL Airways France, lorsque ces dernières ont dû faire face à des difficultés financières. Malgré la poursuite des efforts jusqu'aux derniers instants possibles, aucune solution viable permettant d'assurer la pérennité de l'une ou l'autre de ces compagnies n'a pu être identifiée, aboutissant à la cessation de leur activité. A l'issue de ces deux faillites, le Gouvernement est conscient des limites de la réglementation relative à la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation conduit à s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Les services de la direction générale de l'aviation civile avec les autres ministères concernés, explorent les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, tout particulièrement dans le contexte actuel de crise lié au Covid-19, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi, par exemple, être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Dans le contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, et actuellement profondément bouleversé par la pandémie de Covid-19, c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles correspondantes pour l'exploitation des services de transport aérien en Europe, lesquelles devront assurer un équilibre satisfaisant entre les légitimes intérêts des passagers et les contraintes des compagnies qui les transportent.

Transports aériens
Défaillance de compagnies aériennes opérant en France

25161. – 10 décembre 2019. – **M. Philippe Gosselin** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'importance de mettre en place un dispositif qui permette de protéger les consommateurs en cas de défaillance de compagnies aériennes opérant en France. À la rentrée 2019, deux compagnies aériennes ont été mises en liquidation. Or par manque de protection, les consommateurs n'ont que très peu de chances d'être indemnisés, sauf à être passés par une agence de voyage dans le cadre de la vente d'un forfait touristique (« vol plus hôtel »). En effet, dans le cadre de la procédure collective ouverte pour ces deux compagnies, les passagers ne sont placés qu'au bas de la liste des créanciers, bien après les salariés, l'État, les organismes sociaux et les banques. Il n'existe, à ce jour, aucune garantie financière protégeant les consommateurs, qui permettrait de couvrir le risque de défaillance des compagnies aériennes, alors que, par ailleurs, les textes imposent à toute agence de voyage de souscrire une telle garantie financière. Cette garantie financière est destinée à rembourser la totalité des fonds déposés par les clients pour les forfaits et prestations touristiques, ainsi qu'à couvrir les frais de rapatriement des voyageurs en cas de défaillance de l'agence. Il lui demande donc de préciser ses intentions afin de remédier aux problèmes engendrés par la défaillance des compagnies aériennes au détriment des consommateurs.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises, et leur effet sur un grand nombre de passagers, ont engendré une mobilisation immédiate des services de l'Etat. Face à la soudaineté de l'annulation des vols d'Aigle Azur et d'XL Airways, les services de la Direction générale de l'aviation civile ont ainsi travaillé en lien étroit avec les autres compagnies aériennes pour les inciter, d'une part, à procéder à des augmentations de capacité ciblées et, d'autre part, à offrir des billets à tarif réduit aux passagers contraints de racheter un billet, la priorité étant donnée au retour des passagers bloqués à l'étranger. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces défaillances sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. Avec l'impact de la crise du COVID, le Gouvernement est d'autant plus conscient des limites de la réglementation applicable en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation impose de s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Le Gouvernement y est déterminé et les services de la Direction générale de l'aviation civile s'emploient, avec les autres ministères concernés, au premier rang desquels le ministère des Finances, à explorer les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu toutefois être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Compte tenu du contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, il apparaît que c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles permettant de renforcer la protection des passagers aériens, en particulier en termes de garanties de dédommagement à instituer, en cas de défaillance d'une compagnie. Le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités pouvant se présenter au niveau de l'Union européenne.

Transports aériens
Indemnisation des voyageurs XL Airways et Aigle Azur

25162. – 10 décembre 2019. – **M. Bertrand Bouyx** alerte M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation des consommateurs ayant subi un préjudice financier et moral suite notamment à la mise en redressement judiciaire de la société de transport aérien XL Airways en septembre 2019. Les clients de la société Aigle Azur, mise en liquidation judiciaire le même mois, sont dans une situation similaire. Ces citoyens, ces familles, sont plusieurs dizaines de milliers à voir des investissements souvent importants au regard de leurs revenus être perdus sans, qu'à ce jour, une indemnisation, complète ou partielle, ne soit envisagée voire envisageable. Les compagnies aériennes ne devraient-elles pas, sur le modèle des agences de voyage, être dans l'obligation légale de souscrire une garantie financière afin d'être en mesure de rembourser leurs clients et de couvrir les frais de rapatriement des voyageurs en cas de défaillance. Il

souhaite donc l'interroger sur la possibilité de création d'un fonds d'indemnisation au profit des consommateurs floués mais également sur la suite que compte donner le Gouvernement sur les réglementations à mettre en place afin de sécuriser les fonds des voyageurs en cas de défaillance des compagnies aériennes.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises, et leur effet sur un grand nombre de passagers, ont constitué des évènements majeurs et engendré une mobilisation immédiate des services de l'Etat. Face à la soudaineté de l'annulation des vols d'Aigle Azur et d'XL Airways, les services de la Direction générale de l'aviation civile ont ainsi travaillé en lien étroit avec les autres compagnies aériennes pour les inciter, d'une part, à procéder à des augmentations de capacité ciblées et, d'autre part, à offrir des billets à tarif réduit aux passagers contraints de racheter un billet, la priorité étant donnée au retour des passagers bloqués à l'étranger. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces défaillances sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. Avec l'impact de la crise du COVID, le Gouvernement est d'autant plus conscient des limites de la réglementation applicable en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation impose de s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Le Gouvernement y est déterminé et les services de la Direction générale de l'aviation civile s'emploient, avec les autres ministères concernés, au premier rang desquels le ministère des Finances, à explorer les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu toutefois être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Compte tenu du contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, il apparaît que c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles permettant de renforcer la protection des passagers aériens, en particulier en termes de garanties de dédommagement à instituer, en cas de défaillance d'une compagnie. Le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités pouvant se présenter au niveau de l'Union européenne.

Transports ferroviaires
Surveillance générale chargée de la police ferroviaire

25672. – 31 décembre 2019. – **Mme Laurence Trastour-Isnart** interpelle M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le devenir de la surveillance générale (SUGE), chargée de la police ferroviaire. Dans le contexte actuel où la délinquance et la criminalité ne cessent d'augmenter et où le risque d'attentat est élevé, elle tient à ce que soit garantie la sécurité des voyageurs et de leurs biens. En étroite collaboration avec les forces de l'ordre, la SUGE, compétente et présente sur l'ensemble du territoire, permet de par son expertise et sa connaissance du secteur ferroviaire de lutter efficacement contre la délinquance, les incivilités mais également les fraudes. Le décret n° 2015-845 du 10 Juillet 2015 organise le financement de la sûreté. Avec l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires, des opérateurs privés vont pouvoir entrer sur le marché et auront la possibilité de se doter d'un service interne de sécurité, ou de contractualiser avec un prestataire de sécurité privé pour effectuer les missions de sécurisation. Les agents de la SUGE redoutent que les activités SNCF et les futurs opérateurs ne fassent plus appel à eux, au profit des agents de sécurité privés dont les prestations pourraient être moins onéreuses. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement envisage d'instaurer aux opérateurs du transport ferroviaire un recours minimum aux services de la SUGE en raison notamment de sa connaissance du secteur.

Réponse. – La SUGE, service de sûreté générale de la SNCF, compte actuellement environ 2 800 agents itinérants. Ces agents bénéficient d'une formation initiale et continue. Ils sont agréés, assermentés et armés, et bénéficient de prérogatives exorbitantes du droit commun, élargies par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi Savary. Ces prérogatives les distinguent, en particulier, des agents des entreprises de sécurité privée. En cas de nécessité, ils peuvent ainsi interdire l'accès au trains ou en faire descendre, comme sortir des gares, au besoin par la contrainte, des voyageurs. Ils peuvent constater les infractions à la police des transports et procéder à des fouilles de bagages ou à des palpations de sécurité avec le consentement

des personnes. Ils peuvent procéder à des relevés non contraignants d'identité et retenir, avec l'accord d'un officier de police judiciaire (OPJ), un contrevenant dans l'attente de sa remise à un tel officier. La direction de la sûreté de la SNCF qui les emploie intervient comme prestataire au profit de diverses entités internes au groupe SNCF, ou externes comme les régions pour les TER ou d'autres entreprises ferroviaires comme Thalys ou Thello. Chaque client commande un volume annuel d'heure à la SUGE en fonction de sa politique de sûreté. Les réformes ferroviaires de 2014 et de 2018 ont, en matière de sûreté dans les transports, pris acte de l'arrivée de nouveaux exploitants sur les marchés de transport de voyageurs, d'abord internationaux puis nationaux. Mettant à la disposition de tous ces opérateurs les compétences et l'expérience de la SUGE, elle a permis au service interne de sécurité de la SNCF d'assurer les prestations pour d'autres exploitants de services de transport ferroviaire que la seule SNCF. En contrepartie de ce service, la SUGE est, d'abord, confortée dans la programmation de son action par des contrats annuels conclus avec les bénéficiaires de ses prestations et, ensuite, rémunérée à un niveau équitable, contrôlé annuellement par l'Autorité de régulation des transports (ART). En particulier, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a permis, d'une part, aux gestionnaires d'infrastructures et, d'autre part, aux autorités organisatrices de transport ferroviaire de commander des prestations de la SUGE. Ce faisant, le législateur a élargi les débouchés commerciaux de la SUGE. Conservant une grande attractivité en raison de la reconnaissance de son grand savoir-faire, la SUGE a bien sûr vocation à rester présente sur le réseau ferré. Du côté des agents privés de sécurité soumis au code de la sécurité intérieure, le constat est celui d'une profession en mutation. Le renforcement de sa régulation, par la création en 2011 du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) et la publication d'un code de déontologie en 2014, doivent permettre une montée en gamme des qualifications de ces professionnels. S'inscrivant en complémentarité de l'action des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP et des forces de sécurité intérieures, les agents privés de sécurité ont une mission de surveillance et de prévention. Par leurs actions, ils contribuent, à leur niveau, à la prévention des atteintes terroristes. Ainsi, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille ainsi qu'à des palpations de sécurité, lorsque les circonstances le commandent. Ces actions s'exercent sans empiéter sur les compétences propres des services de l'Etat en matière de lutte contre le terrorisme, qui mettent en oeuvre les orientations stratégiques arrêtées par la Commission interministérielle de la sûreté des transports terrestres (CISTTer), réunie à intervalle régulier depuis 2018. Enfin, compte tenu du poids relatif du coût de la sûreté dans les dépenses de fonctionnement des opérateurs, le financement de la sûreté n'appelle pas à court terme d'évolution.

Transports aériens
Protection des consommateurs en cas de défaillance de compagnies aériennes

26614. – 11 février 2020. – **M. Xavier Breton** attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'impérieuse nécessité de mettre en place un dispositif qui permette de protéger les consommateurs en cas de défaillance de compagnies aériennes opérant en France, ainsi que les agences de voyages qui transfèrent les fonds aux compagnies, dès l'émission des billets. En moins de trois semaines, au mois de septembre 2019, sont survenues la mise en liquidation judiciaire d'Aigle Azur, deuxième compagnie aérienne française, puis la mise en redressement judiciaire d'XL Airways, neuvième compagnie française. Ces deux coups d'arrêt brutaux ont mis en lumière le manque de protection des consommateurs. À partir du 6 septembre 2019, 13 000 passagers d'Aigle Azur se sont retrouvés bloqués à l'étranger et ont dû racheter un billet auprès d'autres compagnies pour pouvoir rentrer chez eux. En outre, plus de 40 000 billets avaient été vendus pour le compte d'Aigle Azur pour des départs à venir. Ces voyages ne pourront pas être effectués. Concernant la compagnie XL Airways plus de 30 000 billets ont été émis, payés par les clients et les agences de voyage et ne seront pas honorés. Tous les consommateurs concernés n'ont que très peu de chances d'être indemnisés, sauf à être passés par une agence de voyage dans le cadre de la vente d'un forfait touristique (vol et hôtel). En effet, dans le cadre de la procédure collective ouverte pour ces deux compagnies, les passagers ne sont placés qu'au bas de la liste des créanciers, bien après les salariés, l'État, les organismes sociaux et les banques. Il n'existe, à ce jour, aucune garantie financière protégeant les consommateurs, qui permettrait de couvrir le risque de défaillance des compagnies aériennes, alors que, par ailleurs, les textes imposent à toute agence de voyage de souscrire une garantie financière, en cas de défaillance. On est face à une situation où les compagnies aériennes refusent depuis 20 ans de créer un système de mutualisation dans l'intérêt des consommateurs victimes de ces défaillances, car les grosses compagnies refusent de payer pour les petites, plus exposées au risque de défaillance. Compte tenu des défaillances observées ces derniers mois et dernières années, ainsi que des situations fragiles auxquelles sont actuellement exposées plusieurs compagnies, le Gouvernement ne devrait-il pas imposer, dans le projet de loi sur le transport aérien en préparation, un mécanisme de solidarité entre les différents transporteurs ou

bien un mécanisme consistant à séquestrer les sommes versées pour les consommateurs jusqu'à l'exécution complète du contrat de transport et ce, afin de prémunir les consommateurs contre le risque de défaillance des compagnies aériennes ? Cette solidarité pourrait prendre la forme soit d'une caisse de garantie, soit d'une souscription d'assurances garantissant les fonds déposés par les agences de voyage et les clients, sur le même modèle que la garantie totale des fonds déposés par les clients, exigée des agents de voyage pour leur immatriculation. Il lui demande donc de préciser ses intentions afin de remédier aux problèmes engendrés par la défaillance des compagnies aériennes au détriment des consommateurs.

Réponse. – Les faillites successives de deux compagnies aériennes françaises, et leur effet sur un grand nombre de passagers, ont engendré une mobilisation immédiate des services de l'Etat. Face à la soudaineté de l'annulation des vols d'Aigle Azur et d'XL Airways, les services de la Direction générale de l'aviation civile ont ainsi travaillé en lien étroit avec les autres compagnies aériennes pour les inciter, d'une part, à procéder à des augmentations de capacité ciblées et, d'autre part, à offrir des billets à tarif réduit aux passagers contraints de racheter un billet, la priorité étant donnée au retour des passagers bloqués à l'étranger. Les services de l'État ont également veillé à informer largement les passagers affectés par ces défaillances sur leurs droits et éventuels recours en fonction de leur situation. Avec l'impact de la crise du COVID, le Gouvernement est d'autant plus conscient des limites de la réglementation applicable en ce qui concerne la protection des passagers ayant acheté un billet sans autre prestation (« vol sec »), et non couverts à ce titre par les dispositions protectrices de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées. Une telle situation impose de s'interroger sur les améliorations possibles en termes de protection des passagers aériens. Le Gouvernement y est déterminé et les services de la Direction générale de l'aviation civile s'emploient, avec les autres ministères concernés, au premier rang desquels le ministère des Finances, à explorer les pistes d'amélioration possibles sur un sujet qui a déjà fait l'objet d'échanges et de réflexions approfondies par le passé, y compris au niveau européen. Aucune des solutions identifiées alors, parmi lesquelles la création d'un fonds général de réserve ou le recours à un dispositif d'assurance, n'avait pu toutefois être considérée comme pleinement satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées (consommateurs, voyagistes, compagnies aériennes, assureurs et pouvoirs publics). Cela démontre la complexité de ce dossier comme la nécessité d'être innovant, pour faire émerger des solutions efficaces pour les passagers et adaptées aux spécificités du secteur aérien. Des mécanismes assurantiels nouveaux pourraient ainsi être développés de même que le recours plus systématique à des comptes séquestres. Compte tenu du contexte très mondialisé et concurrentiel du transport aérien, il apparaît que c'est en priorité au niveau européen que devraient s'établir les règles permettant de renforcer la protection des passagers aériens, en particulier en termes de garanties de dédommagement à instituer, en cas de défaillance d'une compagnie. Le Gouvernement entend accorder à cet égard toute l'attention nécessaire aux opportunités pouvant se présenter au niveau de l'Union européenne.

Transports aériens
Gestion du bruit des aéronefs et « approche équilibrée »

27016. – 25 février 2020. – **Mme Corinne Vignon** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur « l'approche équilibrée » de la gestion du bruit des aéronefs. Cette approche consiste à identifier les différents problèmes de bruit d'un aéroport puis à analyser les moyens disponibles permettant de l'atténuer. À Toulouse, cette démarche sera portée par l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB). Cependant, les associations de riverains interrogent fortement la légitimité de l'aéroport quant à la neutralité de la conduite de cette démarche et celle de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) qui ne semblerait pas pouvoir prétendre à l'indépendance préconisée dans le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil (Item 13). Nettement impactés par la proximité de l'activité aérienne et son développement, les habitants soulignent la nécessité de mener une étude ouvrant la voie à une expertise indépendante des mesures pour rendre compatible l'exploitation d'un aéroport urbain et la vie des populations environnantes. En conséquence, elle souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement compte mettre en place afin de garantir l'impartialité de l'aéroport Toulouse-Blagnac dans la conduite de l'approche équilibrée. **– Question ayant fait l'objet d'un changement d'attributaire.**

Réponse. – La prise en compte des nuisances aéroportuaires sur les populations est un enjeu majeur et constitue une priorité du Gouvernement. La stratégie nationale du transport aérien 2025, publiée en 2019, définit les axes stratégiques des politiques publiques en matière de transport aérien. Le premier de ces axes vise à assurer un développement durable du secteur, notamment grâce à la maitrise des nuisances qu'il génère au sein des territoires et l'atténuation de leurs impacts. En ce qui concerne les nuisances sonores aériennes, la France œuvre en premier

lieu au renforcement des normes internationales portant sur les émissions sonores des aéronefs. D'un point de vue opérationnel, la généralisation des descentes continues constitue également une priorité au regard des gains significatifs qu'elles démontrent en matière d'émissions sonores et gazeuses. La situation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac fait l'objet d'une attention particulière du fait de sa situation géographique à proximité de l'agglomération toulousaine. Au-delà de la réduction effective du bruit, l'activité, notamment nocturne, de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est déjà encadrée par différentes dispositions et restrictions. Compte tenu du contexte et suite aux échanges qui ont eu lieu avec les élus, l'Etat a décidé de lancer une étude d' « approche équilibrée » de la gestion des aéronefs. Cette approche consiste, à partir de l'identification des différents problèmes de bruit d'un aéroport, à analyser les moyens disponibles permettant de l'atténuer. Cette démarche constitue le seul moyen réglementaire permettant, si elle aboutit à une telle conclusion, de mettre en place des restrictions, proportionnées à l'objectif de réduction des nuisances recherché. Cette démarche sera portée par l'aéroport de Toulouse-Blagnac, dont la légitimité est remise en cause par certaines associations de riverains. Il s'agit pourtant du cas de figure le plus habituel, étant entendu que, si l'exploitant d'aéroport est maître d'œuvre de la démarche, il la conduit sous le contrôle des services de l'Etat, qu'il s'agisse du préfet ou du représentant de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Certaines associations de riverains s'interrogeraient sur l'indépendance de la DGAC au regard d'un considérant du règlement (UE) 598/2014. Or, il appartient bien aux services de la DGAC en charge d'exercer des missions régaliennes, notamment dans le domaine de l'environnement, de s'assurer d'un traitement équilibré de cette étude qui tienne compte des différents intérêts en présence, et à la préfecture de Haute-Garonne de s'assurer de la régularité et de la transparence de ce processus. L'item 13 dudit règlement précise d'ailleurs que « cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux Etats membres de modifier leur structure administrative ou leur processus de prise de décision ». Enfin, il faut noter que la démarche d'approche équilibrée fera l'objet d'une présentation et d'un suivi en Commission consultative de l'environnement (CCE) sous la présidence du secrétaire général de la préfecture. L'ACNUSA, Autorité indépendante en matière de nuisances sonores aéroportuaires, sera également consultée.Le directeur de la DSAC/Sud reste à la disposition des citoyens et des élus afin de présenter la démarche adoptée et les modalités de concertation prévues pour garantir l'impartialité de la démarche. En complément, le Ministre chargé des Transports a missionné le CGEDD afin d'accompagner cette démarche d'étude et d'approche équilibrée, afin d'apporter toute l'expertise nécessaire sur ce sujet complexe.

Transports aériens

Soutien aux aéroports

29724. – 19 mai 2020. – **M. Nicolas Forissier** appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports sur l'indispensable plan de soutien à mettre en œuvre pour les aéroports. Avec la baisse d'activité de très nombreuses compagnies aériennes françaises et étrangères depuis le début du confinement, le trafic dans les aéroports français a chuté avec seulement 15 % de vols assurés. Les perspectives sont aujourd'hui incertaines, du fait de la situation sanitaire mais aussi de la fermeture des frontières des destinations desservies pour une durée indéterminée. Cette chute brutale de l'activité constitue une réelle menace pour la survie des aéroports, notamment les plus petits d'entre eux, qui sont inquiets pour leur survie économique ainsi que pour celle de l'ensemble des acteurs directs et indirects de cette filière. Il souhaite donc connaître les mesures que le Gouvernement souhaite prendre afin d'offrir à ces acteurs du transport aérien, de la logistique et du fret les garanties dont ils ont besoin pour envisager leur avenir.

Réponse. – Le Gouvernement a d'ores-et-déjà adopté un certain nombre de décisions applicables à tous les secteurs et notamment aux exploitants d'aéroports, tels que le chômage partiel ou les prêts garantis par l'Etat. Concernant les taxes spécifiques au transport aérien, le paiement des taxes de l'aviation civile et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion a été reporté jusqu'à la fin de l'année : leur recouvrement sera étalé sur les deux années 2021 et 2022, ce qui permettra d'alléger la trésorerie des compagnies aériennes à hauteur de 200 millions d'euros au titre de l'année 2020 et ainsi contribuer à favoriser la reprise du trafic sur les aéroports français. Par ailleurs, un certain nombre de mesures sont envisagées pour venir plus spécifiquement en aide aux aéroports. Concernant le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires, vu les déficits auxquels les aéroports doivent faire face, 300 M€ d'avances remboursables à long terme seront versés aux exploitants afin de compenser temporairement les pertes de recettes de taxe d'aéroport, acquittée par les voyageurs, clients des compagnies aériennes. Ce dispositif d'avance vise à préserver la capacité financière des aéroports pour leur permettre de faire face aux coûts de sûreté et de sécurité dont ils doivent continuer à assurer le préfinancement. Il vise également à ne pas obérer les chances d'une reprise rapide du transport aérien par un relèvement prématuré et trop important des tarifs de la taxe d'aéroport. Enfin, dans ce contexte de crise sans précédent, la totalité de la réserve de majoration de

la taxe d'aéroport (mécanisme de péréquation entre gros et petits aéroports), pour un montant d'environ 30 M€, a été versée aux petits aéroports éligibles dès le mois d'avril, afin d'apporter une première mesure immédiate de soutien.

Transports aériens

Exploitants aéroportuaires et crise covid-19

30284. – 9 juin 2020. – **M. Jean-Jacques Gaultier** appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la situation particulièrement difficile des exploitants aéroportuaires au regard du financement des missions régaliennes assurées par les aéroports. En effet, les professionnels du secteur aéroportuaire sont inquiets de la situation immédiate dans laquelle se trouvent plongées leurs entreprises par le besoin de financement en matière de sûreté et de sécurité aériennes en 2020. Ce besoin de financement, ajouté à la baisse du trafic passager, risque de provoquer une hausse massive de la taxe d'aéroport et donc une perte sévère de compétitivité des aéroports français. Ainsi, privés de recette depuis mars 2020 et dans la perspective d'une lente reprise, les exploitants aéroportuaires seront dans l'incapacité de faire face aux difficultés de trésorerie liées aux dépenses des missions régaliennes en plus de celles liées au déficit d'activité. Il souhaite donc connaître les intentions du Gouvernement pour soutenir financièrement les exploitants aéroportuaires.

Réponse. – Le Gouvernement a d'ores-et-déjà adopté un certain nombre de décisions applicables à tous les secteurs et notamment aux exploitants d'aéroports, tels que le chômage partiel ou les prêts garantis par l'Etat. Concernant les taxes spécifiques au transport aérien, le paiement des taxes de l'aviation civile et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion a été reporté jusqu'à la fin de l'année : leur recouvrement sera étalé sur les deux années 2021 et 2022, ce qui permettra d'alléger la trésorerie des compagnies aériennes à hauteur de 200 millions d'euros au titre de l'année 2020 et ainsi contribuer à favoriser la reprise du trafic sur les aéroports français. Par ailleurs, un certain nombre de mesures sont envisagées pour venir plus spécifiquement en aide aux aéroports. Concernant le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité aéroportuaires, vu les déficits auxquels les aéroports doivent faire face, 300 M€ d'avances remboursables à long terme seront versés aux exploitants afin de compenser temporairement les pertes de recettes de taxe d'aéroport, acquittée par les voyageurs, clients des compagnies aériennes. Ce dispositif d'avance vise à préserver la capacité financière des aéroports pour leur permettre de faire face aux coûts de sûreté et de sécurité dont ils doivent continuer à assurer le préfinancement. Il vise également à ne pas obérer les chances d'une reprise rapide du transport aérien par un relèvement prématuré et trop important des tarifs de la taxe d'aéroport. Enfin, dans ce contexte de crise sans précédent, la totalité de la réserve de majoration de la taxe d'aéroport (mécanisme de péréquation entre gros et petits aéroports), pour un montant d'environ 30 M€, a été versée aux petits aéroports éligibles dès le mois d'avril, afin d'apporter une première mesure immédiate de soutien.

Transports routiers

Application de la FIMO FCO aux chauffeurs routiers des associations caritatives

31030. – 7 juillet 2020. – **Mme Sophie Auconie** 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 à la formation des chauffeurs routiers bénévoles auprès d'associations d'utilité sociale. Les conducteurs routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes sont tenus d'avoir une qualification initiale (FIMO) et continue (FCO), à renouveler tous les cinq ans. Cette qualification a un coût, environ 700 euros pour le FCO. Le décret n° 2007-1340 et l'ordonnance n° 58-1310 prévoient que certains conducteurs sont exemptés de suivre ces formations et notamment lorsque « le véhicule est utilisé pour des transports non commerciaux dans des buts privés ». Plusieurs associations et notamment les Restos du cœur appellent à ce que cette liste des cas d'exemption soit étendue aux associations d'utilité publique. Il s'agit d'une proposition de bon sens, afin de soutenir le secteur associatif et ceux qui s'y engagent. Elle appelle son attention afin qu'il étudie cette demande. **– Question signalée.**

Réponse. – Le dispositif de formation professionnelle initiale et continue des conducteurs routiers, mis en place en application de la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs, a une portée générale et s'impose, sauf exceptions, à tous les conducteurs des véhicules pour la conduite desquels un permis du groupe lourd est requis, y compris ceux exerçant leur activité au sein du secteur associatif. Plusieurs dérogations sont néanmoins prévues par la directive précitée, et sont reprises à l'article R. 3314-15 du code des transports. Cet article a été modifié récemment par le décret

n° 2020-1078 du 20 août 2020 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, pris en application de l'article premier de la directive (UE) 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018, qui a modifié la directive 2003/59/CE. Le 6° de l'article R. 3314-15 du code des transports exempte désormais des obligations de formation professionnelle initiale et continue les conducteurs des « véhicules utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de biens ». Cette exemption n'est plus conditionnée à la réalisation des opérations de transport dans des « buts privés ». Au sens du droit de l'Union européenne, le « transport non commercial de voyageurs ou de biens » désigne un transport dépourvu de lien avec une activité professionnelle ou commerciale, à savoir lorsqu'il n'est pas effectué en vue d'en retirer des revenus. Tel est généralement le cas des transports réalisés par des associations caritatives ou des organismes poursuivant une fonction de caractère exclusivement social et fondée sur le principe de la solidarité. Dès lors, à raison de cette nouvelle réglementation et sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, les conducteurs routiers bénévoles d'associations caritatives ou d'organismes sans but lucratif poursuivant une fonction de caractère exclusivement social et fondée sur le principe de la solidarité, exécutant pour ces associations ou organismes des transports dépourvus de finalité économique, peuvent dorénavant se prévaloir de l'exemption prévue au 6° de l'article R. 3314-15.