

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

QUESTIONS
remises à la présidence du Sénat



RÉPONSES
des ministres aux questions écrites

Sommaire

Questions orales	6847
1. Questions écrites (du n° 25825 au n° 25920 inclus)	6852
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant posé une ou plusieurs questions</i>	6830
<i>Index analytique des questions posées</i>	6837
Ministres ayant été interrogés :	
Premier ministre	6852
Affaires européennes	6852
Agriculture et alimentation	6853
Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales	6856
Comptes publics	6858
Économie, finances et relance	6859
Éducation nationale, jeunesse et sports	6862
Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances	6864
Enseignement supérieur, recherche et innovation	6865
Europe et affaires étrangères	6866
Industrie	6867
Insertion	6868
Intérieur	6868
Justice	6870
Mémoire et anciens combattants	6871
Personnes handicapées	6871
Relations avec le Parlement et participation citoyenne	6872
Solidarités et santé	6872
Sports	6878
Transformation et fonction publiques	6878
Transition écologique	6880
Travail, emploi et insertion	6882

2. Réponses des ministres aux questions écrites	6897
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant reçu une ou plusieurs réponses</i>	6884
<i>Index analytique des questions ayant reçu une réponse</i>	6890
Ministres ayant donné une ou plusieurs réponses :	
Agriculture et alimentation	6897
Armées	6902
Biodiversité	6904
Industrie	6906
Justice	6908
Mémoire et anciens combattants	6910
Personnes handicapées	6911
Solidarités et santé	6914
Tourisme, Français de l'étranger et francophonie *	6915
Transition écologique	6917
Transports	6920
	6829

* Réponse parvenue au Sénat avant le 9 décembre 2021.

1. Questions écrites

INDEX ALPHABÉTIQUE DES SÉNATEURS AYANT POSÉ UNE OU PLUSIEURS QUESTIONS

Cet index mentionne, pour chaque question, le numéro, le ministre interrogé, la rubrique de classement analytique (en caractère gras) et le titre

A

Allizard (Pascal) :

- 25827 Enseignement supérieur, recherche et innovation. **Enseignement supérieur.** *Investissements dans l'enseignement supérieur* (p. 6865).
- 25828 Économie, finances et relance. **Entreprises (très petites).** *Avenir des très petites entreprises en période de crise sanitaire* (p. 6859).
- 25829 Agriculture et alimentation. **Grippe aviaire.** *Nouveaux cas de grippe aviaire en France* (p. 6853).
- 25831 Économie, finances et relance. **Épidémies.** *Inquiétudes du secteur de l'événementiel* (p. 6859).
- 25882 Solidarités et santé. **Vaccinations.** *Difficultés de gestion des doses de vaccins contre la covid-19 et lutte contre le gaspillage* (p. 6875).
- 25883 Solidarités et santé. **Médecins.** *Moyens de lutte contre les déserts médicaux* (p. 6875).

6830

B

Babary (Serge) :

- 25886 Intérieur. **Catastrophes naturelles.** *Évolution des critères de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle en cas de phénomène de retrait-gonflement des argiles* (p. 6870).

Bacchi (Jérémy) :

- 25859 Transformation et fonction publiques. **Travail (durée du).** *Question sur la bonification du temps de travail* (p. 6879).

Bansard (Jean-Pierre) :

- 25853 Europe et affaires étrangères. **Vaccinations.** *Vaccination des Français à l'étranger* (p. 6866).
- 25854 Europe et affaires étrangères. **Permis de conduire.** *Accord de réciprocité du permis de conduire entre la France et le Chili* (p. 6866).

Belin (Bruno) :

- 25849 Travail, emploi et insertion. **Harcèlement.** *Délégué à l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans les entreprises d'au moins 50 salariés* (p. 6882).
- 25850 Sports. **Éducation physique et sportive (EPS).** *Inégalité d'accès à l'activité sportive pour les jeunes en milieu rural* (p. 6878).

Belrhiti (Catherine) :

- 25876 Intérieur. **Langues étrangères.** *Formation linguistique pour les forces de l'ordre* (p. 6869).

- 25877 Affaires européennes. **Sécurité sociale.** *Carte de sécurité sociale européenne* (p. 6852).
- 25878 Insertion. **Assistants familiaux, maternels et sociaux.** *Harmonisation frontalière de la formation « petite enfance »* (p. 6868).

Bilhac (Christian) :

- 25856 Agriculture et alimentation. **Maladies du bétail.** *Réformer le protocole d'abattage total des troupeaux de bétail atteints de brucellose* (p. 6853).

Blanc (Jean-Baptiste) :

- 25881 Mémoire et anciens combattants. **Anciens combattants et victimes de guerre.** *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant 65 ans* (p. 6871).

Bocquet (Éric) :

- 25844 Solidarités et santé. **Travailleurs sociaux.** *Situation des travailleurs sociaux* (p. 6873).
- 25900 Transition écologique. **Catastrophes naturelles.** *Multipliation des catastrophes naturelles depuis 50 ans* (p. 6881).

Bonnefoy (Nicole) :

- 25896 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Architectes.** *Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021* (p. 6857).
- 25897 Économie, finances et relance. **Taxe professionnelle.** *Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021* (p. 6861).

Burgoa (Laurent) :

- 25870 Agriculture et alimentation. **Viticulture.** *Vignes abandonnées devenant des foyers de cicadelles* (p. 6855).
- 25884 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Finances locales.** *Catégorisation des dépenses d'enfouissement des réseaux de communications électroniques* (p. 6857).

C

Cambon (Christian) :

- 25888 Éducation nationale, jeunesse et sports. **Handicapés (prestations et ressources).** *Manque d'accompagnants d'élèves en situation de handicap au collège Simone-Veil de Mandres-les-Roses* (p. 6863).

Charon (Pierre) :

- 25864 Premier ministre. **Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).** *Quatrième avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés au Parlement sur la mise en œuvre des dispositifs contre la covid-19* (p. 6852).
- 25914 Europe et affaires étrangères. **Pays en voie de développement.** *Rapport spécial de l'Assemblée nationale concernant les crédits d'aide au développement consacrés à la Chine* (p. 6867).
- 25915 Solidarités et santé. **Drogues et stupéfiants.** *Conclusions de l'audit flash de la Cour des comptes sur le plan crack à Paris* (p. 6877).

Chauvin (Marie-Christine) :

- 25863 Solidarités et santé. **Permis de conduire.** *Organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite* (p. 6875).

Cohen (Laurence) :

25906 Économie, finances et relance. **Vaccinations.** *Petits résultats et gros profits de Sanofi* (p. 6862).

D

Dagbert (Michel) :

25907 Solidarités et santé. **Médicaments.** *Prise en charge du traitement pour l'algie vasculaire de la face* (p. 6877).

25908 Industrie. **Papiers et papeteries.** *Situation des éditeurs et imprimeurs* (p. 6867).

Deroche (Catherine) :

25905 Agriculture et alimentation. **Politique agricole commune (PAC).** *Statut des agriculteurs actifs* (p. 6856).

Détraigne (Yves) :

25898 Agriculture et alimentation. **Politique agricole commune (PAC).** *Définition de l'agriculteur actif* (p. 6855).

25899 Premier ministre. **Droits de l'homme.** *Jeux olympiques d'hiver 2022* (p. 6852).

25901 Mémoire et anciens combattants. **Crimes, délits et contraventions.** *Dégradations commises sur le mémorial de la France combattante au Mont-Valérien* (p. 6871).

25913 Travail, emploi et insertion. **Viticulture.** *Dérogation au temps de travail en période de vendanges* (p. 6882).

25917 Comptes publics. **Vente par correspondance.** *Vente à distance de vin au sein de l'Union européenne* (p. 6858).

Drexler (Sabine) :

25865 Agriculture et alimentation. **Politique agricole commune (PAC).** *Plan stratégique national de la politique agricole commune 2023-2027 et définition d'un agriculteur actif* (p. 6854).

Dumas (Catherine) :

25836 Personnes handicapées. **Handicapés.** *Retard de la France en matière d'accessibilité des services publics en ligne pour les personnes handicapées* (p. 6871).

E

Estrosi Sassone (Dominique) :

25871 Transition écologique. **Environnement.** *Décrets prévus par l'article 21 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique* (p. 6881).

F

Férat (Françoise) :

25895 Agriculture et alimentation. **Exploitants agricoles.** *Critères et définition de l'agriculteur actif* (p. 6855).

G

Garnier (Laurence) :

25832 Solidarités et santé. **Médicaments.** *Prise en charge des traitements préventifs de la migraine* (p. 6872).

Genet (Fabien) :

25894 Solidarités et santé. **Orthophonistes.** *Situation des orthophonistes* (p. 6877).

Gerbaud (Frédérique) :

25889 Solidarités et santé. **Santé publique.** *Revendications des ambulanciers du secteur public* (p. 6876).

Gold (Éric) :

25848 Solidarités et santé. **Maisons de retraite et foyers logements.** *Séjour de la santé et fonctionnaires exerçant en résidences autonomie* (p. 6874).

Guérini (Jean-Noël) :

25841 Agriculture et alimentation. **Médicaments.** *Exposition des animaux aux antibiotiques* (p. 6853).

25843 Éducation nationale, jeunesse et sports. **Enseignants.** *Pouvoir d'achat des enseignants* (p. 6863).

H

Havet (Nadège) :

25857 Agriculture et alimentation. **Agriculture.** *Sécurisation juridique de l'implantation de fermes urbaines* (p. 6854).

25858 Transition écologique. **Produits toxiques.** *Affichage de l'intégralité de la liste des composants des produits détergents* (p. 6880).

Herzog (Christine) :

25862 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Collectivités locales.** *Possibilité pour un élu local de fournir des prestations de travaux à la commune* (p. 6857).

Hingray (Jean) :

25916 Transformation et fonction publiques. **Formation professionnelle.** *Financement de la formation de secrétaire de mairie* (p. 6880).

Hugonet (Jean-Raymond) :

25902 Transformation et fonction publiques. **Musique.** *Situation des musiciens intervenants diplômés* (p. 6879).

Husson (Jean-François) :

25852 Solidarités et santé. **Infirmiers et infirmières.** *Accorder davantage de reconnaissance à la profession des infirmiers de bloc opératoire* (p. 6874).

25887 Solidarités et santé. **Aide à domicile.** *Conséquences des décisions du comité économique des produits de santé sur les prestataires de santé à domicile* (p. 6875).

25893 Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances. **Zones rurales.** *Ouverture du champ des possibles professionnels des jeunes ruraux* (p. 6864).

J

Joseph (Else) :

- 25846 Économie, finances et relance. **Épidémies.** *Risques d'annulation des marchés de Noël en raison des contraintes sanitaires* (p. 6859).

K

Kanner (Patrick) :

- 25892 Solidarités et santé. **Vaccinations.** *Rémunération dans les centres de vaccination* (p. 6876).

L

Laurent (Pierre) :

- 25885 Économie, finances et relance. **Transports urbains.** *Projet de téléphérique à Tananarive* (p. 6861).

Leconte (Jean-Yves) :

- 25869 Europe et affaires étrangères. **Français de l'étranger.** *Pouvoir disciplinaire des ambassadeurs sur les personnels d'établissement homologué d'enseignement français à l'étranger* (p. 6866).

Lopez (Vivette) :

- 25851 Économie, finances et relance. **Taxe sur la valeur ajoutée (TVA).** *Taxe sur la valeur ajoutée réduite pour les activités équine* (p. 6859).

M

Martin (Pascal) :

- 25825 Éducation nationale, jeunesse et sports. **Éducation physique et sportive (EPS).** *Nécessité de développer la pratique sportive pendant la scolarité* (p. 6862).

Masson (Jean Louis) :

- 25833 Relations avec le Parlement et participation citoyenne. **Questions parlementaires.** *Réponses du Gouvernement aux questions écrites* (p. 6872).
- 25834 Intérieur. **Partis politiques.** *Distributions de tracts politiques* (p. 6868).
- 25838 Transformation et fonction publiques. **Fonction publique (traitements et indemnités).** *Calcul de l'indemnité de résidence* (p. 6878).
- 25839 Intérieur. **Routes.** *Routes départementales* (p. 6868).
- 25860 Économie, finances et relance. **Personnes âgées.** *Tarifification discriminatoire de l'assurance automobile pour les personnes âgées* (p. 6860).
- 25861 Intérieur. **Impôts et taxes.** *Impôts locaux sur habitation inoccupée* (p. 6868).
- 25909 Intérieur. **Collectivités locales.** *Droit d'expression des conseillers d'opposition dans les bulletins d'information* (p. 6870).
- 25910 Intérieur. **Collectivités locales.** *Modalité du vote lors de la tenue des réunions en visioconférence* (p. 6870).
- 25911 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Collectivités locales.** *Modalité de vote dans la commission permanente d'une collectivité* (p. 6857).

25912 Intérieur. **Recensement.** *Agents recenseurs* (p. 6870).

25918 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Urbanisme.** *Taxe ou redevance d'enlèvement des ordures ménagères dans le cas d'une cabane de jardin* (p. 6858).

Mélot (Colette) :

25840 Éducation nationale, jeunesse et sports. **Enseignants.** *Pénurie de professeurs de mathématiques* (p. 6863).

Mizzon (Jean-Marie) :

25879 Comptes publics. **Voirie.** *Modalités de la participation pour nouvelles voiries et réseaux* (p. 6858).

P

Paul (Philippe) :

25919 Agriculture et alimentation. **Bois et forêts.** *Difficultés des scieries à s'approvisionner en chêne* (p. 6856).

25920 Éducation nationale, jeunesse et sports. **Handicapés.** *Financement des temps périscolaires des accompagnants d'élèves en situation de handicap dans les écoles privées* (p. 6864).

Pellevat (Cyril) :

25835 Solidarités et santé. **Assurance maladie et maternité.** *Enseignements tirés de l'expérimentation menée sur le remboursement de consultations de psychologues* (p. 6873).

25866 Enseignement supérieur, recherche et innovation. **Examens, concours et diplômes.** *Devenir du brevet de technicien supérieur en analyses de biologie médicale* (p. 6865).

25867 Agriculture et alimentation. **Politique agricole commune (PAC).** *Définition de l'agriculteur actif* (p. 6854).

25868 Économie, finances et relance. **Centres de vacances.** *Nécessité de remettre en place des aides pour les centres de vacances* (p. 6860).

Pluchet (Kristina) :

25904 Transition écologique. **Énergies nouvelles.** *Place des collectivités territoriales dans la définition de la politique énergétique nationale* (p. 6882).

Pointereau (Rémy) :

25830 Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances. **Handicapés.** *Accessibilité numérique pour les aveugles et malvoyants* (p. 6864).

Préville (Angèle) :

25847 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. **Finances locales.** *Effets induits de la prise en charge par les petites collectivités de travaux pour le compte de l'État sur ses finances* (p. 6856).

R

Renaud-Garabedian (Évelyne) :

25855 Intérieur. **Vaccinations.** *Conditions d'entrée sur le territoire national* (p. 6868).

Rietmann (Olivier) :

25842 Intérieur. **Syndicats.** *Convocation des conseils syndicaux* (p. 6868).

Roger (Gilbert) :

25837 Transformation et fonction publiques. **Corps diplomatique et consulaire.** *Conséquences de la réforme de la haute fonction publique sur les métiers diplomatiques et consulaires* (p. 6878).

Rojouan (Bruno) :

25872 Justice. **Magistrats.** *Pénurie dans la profession de magistrat en France* (p. 6870).

25873 Intérieur. **Patrimoine (protection du).** *Conséquences négatives du développement de l'urbex en France* (p. 6869).

25874 Enseignement supérieur, recherche et innovation. **Formation professionnelle.** *Difficulté des études de médecine en France entraînant le départ des étudiants à l'étranger* (p. 6865).

25875 Intérieur. **Suicide.** *Augmentation des suicides au sein de la police en France* (p. 6869).

S**Sautarel (Stéphane) :**

25890 Transformation et fonction publiques. **Fonctionnaires et agents publics.** *Uniformisation du droit d'accès aux emplois statutaires d'auxiliaires de soins et d'infirmiers dans toute la fonction publique* (p. 6879).

Sollogoub (Nadia) :

25826 Solidarités et santé. **Infirmiers et infirmières.** *Traitement des infirmiers libéraux dans les centres de vaccination contre la covid-19* (p. 6872).

T**Temal (Rachid) :**

25880 Économie, finances et relance. **Politique économique.** *Objectifs et moyens de la politique publique de la consommation* (p. 6860).

Todeschini (Jean-Marc) :

25903 Transformation et fonction publiques. **Fonctionnaires et agents publics.** *Réforme des métiers de la diplomatie française* (p. 6880).

V**Vaugrenard (Yannick) :**

25845 Solidarités et santé. **Médicaments.** *Nouveaux traitements non remboursés contre la migraine* (p. 6874).

W**Wattebled (Dany) :**

25891 Économie, finances et relance. **Fraudes et contrefaçons.** *Lutte contre la fraude commerciale sur internet* (p. 6861).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

Cet index mentionne, pour chaque question, le numéro, le ministre interrogé et le titre

A

Agriculture

Havet (Nadège) :

25857 Agriculture et alimentation. *Sécurisation juridique de l'implantation de fermes urbaines* (p. 6854).

Aide à domicile

Husson (Jean-François) :

25887 Solidarités et santé. *Conséquences des décisions du comité économique des produits de santé sur les prestataires de santé à domicile* (p. 6875).

Anciens combattants et victimes de guerre

Blanc (Jean-Baptiste) :

25881 Mémoire et anciens combattants. *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant 65 ans* (p. 6871).

Architectes

Bonnefoy (Nicole) :

25896 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021* (p. 6857).

6837

Assistants familiaux, maternels et sociaux

Belrhiti (Catherine) :

25878 Insertion. *Harmonisation frontalière de la formation « petite enfance »* (p. 6868).

Assurance maladie et maternité

Pellevat (Cyril) :

25835 Solidarités et santé. *Enseignements tirés de l'expérimentation menée sur le remboursement de consultations de psychologues* (p. 6873).

B

Bois et forêts

Paul (Philippe) :

25919 Agriculture et alimentation. *Difficultés des scieries à s'approvisionner en chêne* (p. 6856).

C

Catastrophes naturelles

Babary (Serge) :

25886 Intérieur. *Évolution des critères de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle en cas de phénomène de retrait-gonflement des argiles* (p. 6870).

Bocquet (Éric) :

25900 Transition écologique. *Multiplification des catastrophes naturelles depuis 50 ans* (p. 6881).

Centres de vacances

Pellevat (Cyril) :

25868 Économie, finances et relance. *Nécessité de remettre en place des aides pour les centres de vacances* (p. 6860).

Collectivités locales

Herzog (Christine) :

25862 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Possibilité pour un élu local de fournir des prestations de travaux à la commune* (p. 6857).

Masson (Jean Louis) :

25909 Intérieur. *Droit d'expression des conseillers d'opposition dans les bulletins d'information* (p. 6870).

25910 Intérieur. *Modalité du vote lors de la tenue des réunions en visioconférence* (p. 6870).

25911 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Modalité de vote dans la commission permanente d'une collectivité* (p. 6857).

Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL)

Charon (Pierre) :

25864 Premier ministre. *Quatrième avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés au Parlement sur la mise en œuvre des dispositifs contre la covid-19* (p. 6852).

6838

Corps diplomatique et consulaire

Roger (Gilbert) :

25837 Transformation et fonction publiques. *Conséquences de la réforme de la haute fonction publique sur les métiers diplomatiques et consulaires* (p. 6878).

Crimes, délits et contraventions

Détraigne (Yves) :

25901 Mémoire et anciens combattants. *Dégradations commises sur le mémorial de la France combattante au Mont-Valérien* (p. 6871).

D

Drogues et stupéfiants

Charon (Pierre) :

25915 Solidarités et santé. *Conclusions de l'audit flash de la Cour des comptes sur le plan crack à Paris* (p. 6877).

Droits de l'homme

Détraigne (Yves) :

25899 Premier ministre. *Jeux olympiques d'hiver 2022* (p. 6852).

E

Éducation physique et sportive (EPS)

Belin (Bruno) :

25850 Sports. *Inégalité d'accès à l'activité sportive pour les jeunes en milieu rural* (p. 6878).

Martin (Pascal) :

25825 Éducation nationale, jeunesse et sports. *Nécessité de développer la pratique sportive pendant la scolarité* (p. 6862).

Énergies nouvelles

Pluchet (Kristina) :

25904 Transition écologique. *Place des collectivités territoriales dans la définition de la politique énergétique nationale* (p. 6882).

Enseignants

Guérini (Jean-Noël) :

25843 Éducation nationale, jeunesse et sports. *Pouvoir d'achat des enseignants* (p. 6863).

Mélot (Colette) :

25840 Éducation nationale, jeunesse et sports. *Pénurie de professeurs de mathématiques* (p. 6863).

Enseignement supérieur

Allizard (Pascal) :

25827 Enseignement supérieur, recherche et innovation. *Investissements dans l'enseignement supérieur* (p. 6865).

Entreprises (très petites)

Allizard (Pascal) :

25828 Économie, finances et relance. *Avenir des très petites entreprises en période de crise sanitaire* (p. 6859).

Environnement

Estrosi Sassone (Dominique) :

25871 Transition écologique. *Décrets prévus par l'article 21 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique* (p. 6881).

Épidémies

Allizard (Pascal) :

25831 Économie, finances et relance. *Inquiétudes du secteur de l'événementiel* (p. 6859).

Joseph (Else) :

25846 Économie, finances et relance. *Risques d'annulation des marchés de Noël en raison des contraintes sanitaires* (p. 6859).

Examens, concours et diplômes

Pellevat (Cyril) :

25866 Enseignement supérieur, recherche et innovation. *Devenir du brevet de technicien supérieur en analyses de biologie médicale* (p. 6865).

Exploitants agricoles

Férat (Françoise) :

25895 Agriculture et alimentation. *Critères et définition de l'agriculteur actif* (p. 6855).

F

Finances locales

Burgoa (Laurent) :

25884 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Catégorisation des dépenses d'enfouissement des réseaux de communications électroniques* (p. 6857).

Préville (Angèle) :

25847 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Effets induits de la prise en charge par les petites collectivités de travaux pour le compte de l'État sur ses finances* (p. 6856).

Fonction publique (traitements et indemnités)

Masson (Jean Louis) :

25838 Transformation et fonction publiques. *Calcul de l'indemnité de résidence* (p. 6878).

Fonctionnaires et agents publics

Sautarel (Stéphane) :

25890 Transformation et fonction publiques. *Uniformisation du droit d'accès aux emplois statutaires d'auxiliaires de soins et d'infirmiers dans toute la fonction publique* (p. 6879).

Todeschini (Jean-Marc) :

25903 Transformation et fonction publiques. *Réforme des métiers de la diplomatie française* (p. 6880).

Formation professionnelle

Hingray (Jean) :

25916 Transformation et fonction publiques. *Financement de la formation de secrétaire de mairie* (p. 6880).

Rojouan (Bruno) :

25874 Enseignement supérieur, recherche et innovation. *Difficulté des études de médecine en France entraînant le départ des étudiants à l'étranger* (p. 6865).

Français de l'étranger

Leconte (Jean-Yves) :

25869 Europe et affaires étrangères. *Pouvoir disciplinaire des ambassadeurs sur les personnels d'établissement homologué d'enseignement français à l'étranger* (p. 6866).

Fraudes et contrefaçons

Wattebled (Dany) :

25891 Économie, finances et relance. *Lutte contre la fraude commerciale sur internet* (p. 6861).

G

Grippe aviaire

Allizard (Pascal) :

25829 Agriculture et alimentation. *Nouveaux cas de grippe aviaire en France* (p. 6853).

H

Handicapés

Dumas (Catherine) :

25836 Personnes handicapées. *Retard de la France en matière d'accessibilité des services publics en ligne pour les personnes handicapées* (p. 6871).

Paul (Philippe) :

25920 Éducation nationale, jeunesse et sports. *Financement des temps périscolaires des accompagnants d'élèves en situation de handicap dans les écoles privées* (p. 6864).

Pointereau (Rémy) :

25830 Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances. *Accessibilité numérique pour les aveugles et malvoyants* (p. 6864).

Handicapés (prestations et ressources)

Cambon (Christian) :

25888 Éducation nationale, jeunesse et sports. *Manque d'accompagnants d'élèves en situation de handicap au collège Simone-Veil de Mandres-les-Roses* (p. 6863).

Harcèlement

Belin (Bruno) :

25849 Travail, emploi et insertion. *Délégué à l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans les entreprises d'au moins 50 salariés* (p. 6882).

I

Impôts et taxes

Masson (Jean Louis) :

25861 Intérieur. *Impôts locaux sur habitation inoccupée* (p. 6868).

Infirmiers et infirmières

Husson (Jean-François) :

25852 Solidarités et santé. *Accorder davantage de reconnaissance à la profession des infirmiers de bloc opératoire* (p. 6874).

Sollogoub (Nadia) :

25826 Solidarités et santé. *Traitement des infirmiers libéraux dans les centres de vaccination contre la covid-19* (p. 6872).

L

Langues étrangères

Belrhiti (Catherine) :

25876 Intérieur. *Formation linguistique pour les forces de l'ordre* (p. 6869).

M

Magistrats

Rojouan (Bruno) :

25872 Justice. *Pénurie dans la profession de magistrat en France* (p. 6870).

Maisons de retraite et foyers logements

Gold (Éric) :

25848 Solidarités et santé. *Séjour de la santé et fonctionnaires exerçant en résidences autonomie* (p. 6874).

Maladies du bétail

Bilhac (Christian) :

25856 Agriculture et alimentation. *Réformer le protocole d'abattage total des troupeaux de bétail atteints de brucellose* (p. 6853).

Médecins

Allizard (Pascal) :

25883 Solidarités et santé. *Moyens de lutte contre les déserts médicaux* (p. 6875).

Médicaments

Dagbert (Michel) :

25907 Solidarités et santé. *Prise en charge du traitement pour l'algie vasculaire de la face* (p. 6877).

Garnier (Laurence) :

25832 Solidarités et santé. *Prise en charge des traitements préventifs de la migraine* (p. 6872).

Guérini (Jean-Noël) :

25841 Agriculture et alimentation. *Exposition des animaux aux antibiotiques* (p. 6853).

Vaugrenard (Yannick) :

25845 Solidarités et santé. *Nouveaux traitements non remboursés contre la migraine* (p. 6874).

Musique

Hugonet (Jean-Raymond) :

25902 Transformation et fonction publiques. *Situation des musiciens intervenants diplômés* (p. 6879).

O

Orthophonistes

Genet (Fabien) :

25894 Solidarités et santé. *Situation des orthophonistes* (p. 6877).

P

Papiers et papeteries

Dagbert (Michel) :

25908 Industrie. *Situation des éditeurs et imprimeurs* (p. 6867).

Partis politiques

Masson (Jean Louis) :

25834 Intérieur. *Distributions de tracts politiques* (p. 6868).

Patrimoine (protection du)

Rojouan (Bruno) :

25873 Intérieur. *Conséquences négatives du développement de l'urbex en France* (p. 6869).

Pays en voie de développement

Charon (Pierre) :

25914 Europe et affaires étrangères. *Rapport spécial de l'Assemblée nationale concernant les crédits d'aide au développement consacrés à la Chine* (p. 6867).

Permis de conduire

Bansard (Jean-Pierre) :

25854 Europe et affaires étrangères. *Accord de réciprocité du permis de conduire entre la France et le Chili* (p. 6866).

Chauvin (Marie-Christine) :

25863 Solidarités et santé. *Organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite* (p. 6875).

Personnes âgées

Masson (Jean Louis) :

25860 Économie, finances et relance. *Tarifification discriminatoire de l'assurance automobile pour les personnes âgées* (p. 6860).

Politique agricole commune (PAC)

Deroche (Catherine) :

25905 Agriculture et alimentation. *Statut des agriculteurs actifs* (p. 6856).

Détraigne (Yves) :

25898 Agriculture et alimentation. *Définition de l'agriculteur actif* (p. 6855).

Drexler (Sabine) :

25865 Agriculture et alimentation. *Plan stratégique national de la politique agricole commune 2023-2027 et définition d'un agriculteur actif* (p. 6854).

Pellevat (Cyril) :

25867 Agriculture et alimentation. *Définition de l'agriculteur actif* (p. 6854).

Politique économique

Temal (Rachid) :

25880 Économie, finances et relance. *Objectifs et moyens de la politique publique de la consommation* (p. 6860).

Produits toxiques

Havet (Nadège) :

25858 Transition écologique. *Affichage de l'intégralité de la liste des composants des produits détergents* (p. 6880).

Q

Questions parlementaires

Masson (Jean Louis) :

25833 Relations avec le Parlement et participation citoyenne. *Réponses du Gouvernement aux questions écrites* (p. 6872).

R

Recensement

Masson (Jean Louis) :

25912 Intérieur. *Agents recenseurs* (p. 6870).

Routes

Masson (Jean Louis) :

25839 Intérieur. *Routes départementales* (p. 6868).

S

Santé publique

Gerbaud (Frédérique) :

25889 Solidarités et santé. *Revendications des ambulanciers du secteur public* (p. 6876).

Sécurité sociale

Belrhiti (Catherine) :

25877 Affaires européennes. *Carte de sécurité sociale européenne* (p. 6852).

Suicide

Rojouan (Bruno) :

25875 Intérieur. *Augmentation des suicides au sein de la police en France* (p. 6869).

Syndicats

Rietmann (Olivier) :

25842 Intérieur. *Convocation des conseils syndicaux* (p. 6868).

T

Taxe professionnelle

Bonnefoy (Nicole) :

25897 Économie, finances et relance. *Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021* (p. 6861).

Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Lopez (Vivette) :

25851 Économie, finances et relance. *Taxe sur la valeur ajoutée réduite pour les activités équinnes* (p. 6859).

Transports urbains

Laurent (Pierre) :

25885 Économie, finances et relance. *Projet de téléphérique à Tananarive* (p. 6861).

Travail (durée du)

Bacchi (Jérémy) :

25859 Transformation et fonction publiques. *Question sur la bonification du temps de travail* (p. 6879).

Travailleurs sociaux

Bocquet (Éric) :

25844 Solidarités et santé. *Situation des travailleurs sociaux* (p. 6873).

U

Urbanisme

Masson (Jean Louis) :

25918 Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales. *Taxe ou redevance d'enlèvement des ordures ménagères dans le cas d'une cabane de jardin* (p. 6858).

V

Vaccinations

Allizard (Pascal) :

25882 Solidarités et santé. *Difficultés de gestion des doses de vaccins contre la covid-19 et lutte contre le gaspillage* (p. 6875).

Bansard (Jean-Pierre) :

25853 Europe et affaires étrangères. *Vaccination des Français à l'étranger* (p. 6866).

Cohen (Laurence) :

25906 Économie, finances et relance. *Petits résultats et gros profits de Sanofi* (p. 6862).

Kanner (Patrick) :

25892 Solidarités et santé. *Rémunération dans les centres de vaccination* (p. 6876).

Renaud-Garabedian (Évelyne) :

25855 Intérieur. *Conditions d'entrée sur le territoire national* (p. 6868).

Vente par correspondance

Détraigne (Yves) :

25917 Comptes publics. *Vente à distance de vin au sein de l'Union européenne* (p. 6858).

Viticulture

Burgoa (Laurent) :

25870 Agriculture et alimentation. *Vignes abandonnées devenant des foyers de cicadelles* (p. 6855).

Détraigne (Yves) :

25913 Travail, emploi et insertion. *Dérogation au temps de travail en période de vendanges* (p. 6882).

Voirie

Mizzon (Jean-Marie) :

25879 Comptes publics. *Modalités de la participation pour nouvelles voiries et réseaux* (p. 6858).

Z

Zones rurales

Husson (Jean-François) :

25893 Égalité femmes-hommes, diversité et égalité des chances. *Ouverture du champ des possibles professionnels des jeunes ruraux* (p. 6864).

Questions orales

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(APPLICATION DES ARTICLES 76 À 78 DU RÈGLEMENT)

Revalorisation des pensions de retraites les plus faibles des artisans et commerçants et solidarité nationale

1993. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Claude Anglars attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion, chargé des retraites et de la santé au travail sur la revalorisation des pensions de retraite les plus faibles des artisans et commerçants et la mise en place d'une solidarité nationale concrète. Le niveau de vie médian des retraités est légèrement supérieur à celui du reste de la population d'après l'institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). Pourtant, ce constat cache de fortes disparités parmi les retraités. 37 % d'entre eux perçoivent en effet une pension mensuelle de droit direct inférieure à 1 000 euros brut par mois, ce qui correspond au seuil de pauvreté pour une personne seule. Certaines catégories socio-professionnelles sont particulièrement concernées par cette précarité économique causée par un montant de pension trop faible pour vivre décemment. Cela concerne notamment les non-salariés et certains indépendants, comme les exploitants agricoles et leurs conjoints collaborateurs ou encore les artisans et les commerçants. Pour le secteur agricole, la récente loi n° 2020-839 du 3 juillet 2020 visant à assurer la revalorisation des pensions de retraite agricoles en France continentale et dans les outre-mer va permettre aux exploitants agricoles de percevoir une pension à hauteur de 85 % du salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) à partir du 1^{er} novembre 2021. Cette revalorisation est assortie d'une garantie de retraite minimale de 1 035 euros par mois. Actuellement une proposition de loi, visant à assurer la revalorisation des pensions de retraites agricoles les plus faibles, est en cours d'examen parlementaire. Cette situation améliore la situation précédente car elle permet d'assurer un minimum pour les agriculteurs. Cependant le projet de réforme des retraites ayant été abandonné au début de la crise sanitaire, la question de la revalorisation des petites retraites n'a pas été envisagée dans son ensemble. Aujourd'hui encore, d'autres retraités sont concernés par un montant trop faible de leur pension et vivent proche du seuil de pauvreté alors qu'ils ont travaillé et cotisé tout au long de leur carrière. C'est notamment le cas de certains artisans et commerçants qui, souvent, découvrent la faiblesse de ce que sera leur pension quelques mois seulement avant leur départ en retraite, comme le relève le rapport sur les petites pensions de retraite remis au ministre de la santé le 10 mai 2021. Aussi, il l'interroge sur les solutions envisagées par le Gouvernement pour revaloriser les pensions les plus faibles des artisans et commerçants, que ce soit par la réhabilitation des cotisations sociales ou les mécanismes de solidarité. Il lui demande s'il est envisagé, sur le modèle des exploitants agricoles, de garantir une retraite minimale pour les artisans et commerçants.

6847

Inéligibilité de la commune de Cervières aux aides destinées aux communes dont le territoire est classé Natura 2000

1994. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Michel Arnaud attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur l'inéligibilité de la commune de Cervières aux aides destinées aux communes situées sur un site classé Natura 2000. Des aides spéciales ont été allouées aux communes dont le territoire se trouve sur un site classé Natura 2000. Toutefois, l'éligibilité à ces dernières repose sur la proportion de terrain communal classé : en l'occurrence le seuil de 75 % a été fixé. En conséquence, ce critère exclut d'office la commune de Cervières. Si celle-ci n'a qu'environ 70 % de son territoire concerné, la surface classée représente plus de 7000 hectares. Ainsi, les critères d'attribution doivent, certes, prendre en compte la proportion de terrain communal situé en Natura 2000 mais ils doivent également intégrer l'étendue de la surface concernée. Cela permettrait de mieux épouser les réalités locales. Il lui demande alors les réponses que peut apporter le ministère afin d'inclure la commune de Cervières dans la liste des communes éligibles à ces aides spécifiques.

Exclusion de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques de la base d'imposition de la taxe sur la valeur ajoutée

1995. – 16 décembre 2021. – M. Alain Cadec attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui pourrait être exclue de la base d'imposition de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Selon l'article 256 du code général des impôts, « sont soumises à la TVA les livraisons de biens et les prestations de service effectuées à titre onéreux par un sujet assujéti agissant en tant que tel ». Il en résulte que la TVA représente la recette fiscale la plus importante pour l'État et sauf exonération prévue par la loi, l'essentiel des biens consommés et des services fournis, y est assujéti. Les Français acquittent la TVA sur un bien ou un service déjà soumis à une autre taxe ou à un autre prélèvement. Ainsi, en matière d'énergie électrique, le fournisseur répercute sur le prix de vente, les taxes auxquelles il est soumis (comme notamment la contribution forfaitaire d'acheminement) et prend en compte les consommations et les taxes payées pour bases de calcul du montant de la TVA à acquitter par le consommateur. Ainsi, une « double peine » est appliquée à ce dernier qui paye une taxe sur les taxes. Il en est de même pour les carburants puisque la taxe sur la valeur ajoutée s'applique au montant consommé majoré de la taxe intérieure sur la consommation énergétique (TICPE). Ainsi en 2021, la TVA sur la TICPE a représenté 0,14 euro par litre d'essence SP95 et 0,12 euro par litre de gazole soit autant que le montant de la TVA sur le produit. Pour un plein d'essence SP95 de 50 litres, le montant de TVA perçu sur la TICPE s'élève ainsi à 6,9 euros. Alors que nombre de nos concitoyens doivent faire face à une augmentation du coût des carburants, les fragilisant et amputant leur pouvoir d'achat, il souhaiterait savoir si le Gouvernement a l'intention d'apporter une modification de la loi afin d'exclure la TICPE de la base d'imposition de la TVA.

Bilan de la politique pour la jeunesse du Gouvernement

1996. – 16 décembre 2021. – M. Rémi Cardon attire l'attention de Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion sur une proposition de loi en faveur de l'extension du revenu de solidarité active (RSA) dès 18 ans qui a été déposée en 2020 pour répondre au péril de notre jeunesse. À l'époque, il avait été estimé, en dépit des difficultés conséquentes à la crise sanitaire, des situations de détresse psychologique et financière et des files continues des banques alimentaires, que notre jeunesse ne méritait pas qu'on l'accompagne davantage vers l'insertion et l'emploi. Une année plus tard, la sensation de déjà-vu est désagréablement saisissante. Le dispositif « garantie jeune » devait tout résoudre, il n'en a rien été. Le contrat d'engagement est d'ores et déjà une demi-mesure : il devait bénéficier à un million de jeunes, il visera finalement 400 000 jeunes, dont 300 000 sont actuellement déjà dans le circuit de la garantie jeune et de l'accompagnement intensif des jeunes (AIF) En attendant un sursaut de la part du ministère du travail, la jeunesse continue de souffrir : un jeune sur six a arrêté ses études, 21,8 % des jeunes de 18 à 25 ans sont au chômage, un tiers des jeunes a renoncé au moins une fois à des soins. Il lui demande donc quand elle compte dépasser les effets d'annonce pour enfin accompagner une jeunesse plus que jamais en souffrance. Il lui demande également quelles initiatives elle va prendre pour éviter une cinquième vague de détresse, quel plan d'aide aux banques alimentaires elle envisage et ce qu'elle compte mettre en place pour aller chercher les invisibles.

Évolution du référentiel de critères permettant le classement des stations classées de tourisme

1997. – 16 décembre 2021. – M. Didier Rambaud attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du tourisme, des Français de l'étranger et de la francophonie, et auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des PME, sur l'évolution du référentiel de critères permettant le classement des stations classées de tourisme. L'arrêté du 16 avril 2019 modifiant l'arrêté du 2 septembre 2008 relatif aux communes touristiques et aux stations classées de tourisme impose désormais sur le territoire des communes candidates la présence de certains commerces, et plus précisément de services de restauration, de commerces de bouche, d'un service bancaire, d'un service de consommation courante, d'un marché forain hebdomadaire en haute saison touristique et d'une pharmacie. Sur ce dernier point de la présence d'une pharmacie, la rédaction de l'arrêté du 2 septembre 2008 prévoyait « la présence d'un professionnel de santé ou d'une offre de soins dans un rayon de vingt minutes de trajet automobile ». Or, si les communes touristiques peuvent et doivent agir pour répondre au cadre posé par l'État, cela ne peut s'entendre que dans les domaines où elles ont une capacité réelle à agir. Ainsi, s'il est envisageable pour une commune candidate au classement « station classée de tourisme » de se mobiliser pour assurer la présence d'un restaurant ou d'un commerce de bouche, le sujet de l'implantation d'une officine de pharmacie est des plus complexes. En effet, parmi les critères à réunir, le code de la santé publique impose notamment des conditions démographiques : une

ouverture d'officine n'est possible que dans les communes de plus de 2500 habitants. Très directement, la nouvelle rédaction de l'arrêté relatif aux communes touristiques et aux stations classées vient donc interdire l'accès au classement de "station classée de tourisme" à toutes les communes de moins de 2500 habitants. À l'heure où le Gouvernement annonce des plans de reconquête et de transformation du tourisme (Avenir montagne, destination France...), une telle mesure ne manque pas d'inquiéter de nombreuses petites communes de montagne pour lesquelles le tourisme, hivernal comme estival, constitue une activité primordiale. Aussi il lui demande comment il est possible d'examiner les conséquences concrètes de la rédaction de l'arrêté du 16 avril 2019 et d'apporter une réponse aux craintes des petites communes de montagne.

Nécessité de mettre fin à la double incrimination pour la compétence du juge français relative aux infractions visées par le statut de la Cour pénale internationale

1998. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Pierre Sueur appelle l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur l'arrêt rendu par la chambre criminelle de la Cour de cassation, le 24 novembre 2021. Cet arrêt concerne le premier cas de mise en examen en France dans le cadre de la compétence universelle en matière de crimes de guerre et de crimes contre l'humanité. La Cour de cassation a considéré que l'accusé ne pouvait être poursuivi en France pour crime contre l'humanité car cette notion n'existe pas dans le droit syrien. Il lui rappelle que le Sénat a adopté une proposition de loi portant adaptation du droit pénal à l'institution de la Cour pénale internationale qui avait pour effet d'élargir la compétence territoriale des magistrats français afin qu'ils puissent poursuivre et juger des auteurs de génocides, crimes de guerre et crimes contre l'humanité commis à l'étranger. Le Gouvernement a finalement donné un avis favorable, en 2019, lors du débat sur le projet de loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice à un amendement ayant pour effet de supprimer ce verrou de la double incrimination, mais en le limitant aux génocides. Cet amendement a été adopté et inscrit dans la loi. Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend supprimer le verrou de la double incrimination pour les crimes de guerre et crimes contre l'humanité afin d'éviter toute impunité de leurs auteurs et de répondre aux demandes légitimes des victimes.

Indemnisation des dégâts liés aux choucas

1999. – 16 décembre 2021. – M. Michel Canévet attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les conséquences des destructions de récoltes par les choucas des tours. Cette espèce protégée, tant au niveau européen que français, a fortement augmenté depuis trente ans. Dans le seul Finistère, on estime sa population a minima à 300 000 unités. Ce corvidé est intelligent et peu farouche. Il dévore les germes dès qu'ils sortent de terre. En 2020, 3 millions de pertes ont été déclarés par les agriculteurs bretons dont plus d'1,2 million d'euros pour le seul département du Finistère, de loin le plus touché avec plus de 1100 hectares détruits. En outre, les couples nicheurs de choucas aiment s'installer dans les conduits de cheminée ou d'aération de maisons particulières ou de sites industriels et ils peuvent y provoquer des feux. La question de l'indemnisation se pose quand on sait que les agriculteurs évaluent en moyenne leurs pertes à 1 000 euros par hectare. Il y a un an, la secrétaire d'État chargée de la biodiversité indiquait, lors d'une séance de questions orales, le 4 novembre 2020, qu'elle n'envisageait pas d'indemniser ces dégâts, considérant, que « la mise en œuvre de mesures permettra de ramener le phénomène de déprédation par le choucas à un niveau acceptable et d'éviter la mise en place d'un régime d'indemnisation ». Force est de constater qu'un an plus tard les mesures envisagées n'ont pas eu d'effets concrets et que la question reste toujours aussi prégnante. Il lui demande donc si un mécanisme de prise en charge du coût engendré par ces dégâts peut être envisagé et mis en place.

Bilan des études menées sur les choucas

2000. – 16 décembre 2021. – M. Michel Canévet attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité sur la problématique, toujours préoccupante pour les agriculteurs, des ravages liés au choucas des tours. Il y a un peu plus d'un an, le 4 novembre 2020, la secrétaire d'État chargée de la biodiversité précisait, lors d'une séance de questions orales, les actions menées pour combattre ce fléau. Parmi celles-ci, une étude confiée à l'université de Rennes, lancée sous l'égide de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, autour de trois axes : tout d'abord la connaissance des effectifs et le comportement de l'espèce, notamment ses habitudes alimentaires, puis la prévention, au niveau des constructions servant d'habitat pour les choucas et enfin la régulation de l'espèce en vue de prendre des arrêtés de prélèvements dérogatoires cohérents fondés sur des données plus solides. Cette étude doit s'achever en 2022, mais ses premiers résultats devaient, selon la ministre, être présentés avant la fin de cette année

2021, permettant ainsi d'en tirer les premiers enseignements. Il lui demande donc quelles ont été les premières conclusions rendues par cette étude et quelles perspectives peuvent en attendre les populations concernées par les dégâts de ces corvidés.

Exportation des grumes de chêne vers la Chine

2001. – 16 décembre 2021. – **M. Daniel Chasseing** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur l'exportation des grumes de chêne vers la Chine qui les achète à des prix 35 % plus cher en moyenne. En conséquent, l'approvisionnement en grumes de chênes des scieries françaises se dégrade dangereusement. Plusieurs secteurs industriels dont ceux de l'ancienne région Limousin ont commencé à donner des signes de tensions dans leurs approvisionnements, les scieries de chêne ayant de plus en plus de mal à satisfaire les volumes sollicités par leurs clients faute d'approvisionnement en grumes suffisant. Au niveau de l'exportation de grumes, les statistiques douanières chinoises du mois d'octobre sont très sombres : le volume exporté sur cette période est trois fois supérieur à 2020 et cinq fois supérieur à 2019. L'absence de mesures gouvernementales et européennes plonge la filière chêne vers la plus grande crise d'approvisionnement de notre histoire. Alors que tous les principaux pays producteurs de chêne ont pris des mesures afin de limiter son exportation sous une forme brute, il lui demande de lui préciser quelles sont les mesures concrètes prises par le Gouvernement afin de sauvegarder la filière bois.

Menace de fermeture de bureaux de poste dans l'Essonne

2002. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Raymond Hugonet** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la menace de fermeture de bureaux de poste dans l'Essonne et plus particulièrement de celui situé dans le quartier de Lozère à Palaiseau. Les élus et ses habitants s'opposent à cette fermeture d'autant plus que le groupe s'était engagé en 2015 au maintien de son service postal, d'au moins cinq matinées par semaine. Comme le rappelle la loi du 2 juillet 1990, La Poste a une mission de service public d'aménagement du territoire, au titre de laquelle La Poste est tenue de maintenir un réseau d'au moins 17 000 points de contact sur le territoire national. Si La Poste est amenée à adapter son réseau, elle doit le faire au bénéfice des usagers et en concertation avec les élus. Plus de 6 000 habitants vivent dans ce quartier, éloigné du centre-ville. La présence d'un service postal de proximité leur est essentiel. Aussi, pour lutter contre le projet de fermeture de ce bureau de poste, les élus de la commune se mobilisent. Ils ont diffusé une pétition en ligne qui a déjà recueilli de nombreuses signatures. C'est la raison pour laquelle, il lui demande quelles mesures il souhaite prendre pour lutter contre la désertification des services publics de proximité.

Procédures administratives et illectronisme

2003. – 16 décembre 2021. – **Mme Nadia Sollogoub** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la situation des usagers des maisons France services concernés par l'illectronisme. Absence de téléphone portable, absence de connexion internet, absence d'équipement informatique, les situations se cumulent plaçant de nombreux Français dans une situation d'exclusion face aux démarches administratives en ligne imposées par l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS). L'accompagnement des maisons France services pour ces usagers est une solution qui ne reste, en l'état, que partielle. En effet, les procédures en ligne sur le site de l'ANTS impliquent, une fois les demandes effectuées, un suivi totalement dématérialisé. Or, ces usagers ne sont pas en mesure de suivre les démarches engagées faute d'accès aux réseaux électroniques. Les agents des maisons France services ne sont pas non plus en mesure d'interroger régulièrement les messageries électroniques des centaines d'usagers (créées spécialement pour les demandes en ligne...) pour connaître l'état d'avancement des procédures en cours et répondre à une éventuelle demande de complément de dossier... Ainsi ces usagers reçoivent des demandes de complément ou des convocations qui restent lettre morte... La mise en œuvre d'une correspondance postale, à l'issue d'une demande initiée par voie dématérialisée, pourrait être une solution. Cependant, contrairement aux procédures de constitution en ligne des dossiers de retraite, le site ANTS ne propose pas cette possibilité. Elle demande, en conséquence, si une évolution du site de l'ANTS est envisagée pour répondre à cette problématique. Cette demande fait notamment écho aux recommandations émises dans le rapport d'information sénatorial « lutte contre l'illectronisme et pour l'inclusion numérique » : « Passer d'une logique de services publics 100 % dématérialisés à une logique de services publics 100 % accessibles ».

Renforcement du rôle des consuls honoraires

2004. – 16 décembre 2021. – Mme Hélène Conway-Mouret attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé du tourisme, des Français de l'étranger et de la francophonie, et auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des PME sur le renforcement du rôle des consuls honoraires. Les années de réductions budgétaires subies par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères ont concerné au premier chef les consulats et ont conduit à un amoindrissement des contacts directs de ces derniers avec les Français de l'étranger et à une dématérialisation croissante des démarches à laquelle tous nos compatriotes n'ont pas accès pour diverses raisons (certains vivent dans des régions qui sont dépourvues d'un réseau internet satisfaisant, d'autres ont du mal à maîtriser les outils numériques). Dans ce contexte, les consuls honoraires – particuliers qui exercent à titre bénévole la protection des ressortissants français en difficulté et un travail de relais administratif des consulats – jouent un rôle de plus en plus important. Environ 500 dans le monde, ils assurent un maillage territorial particulièrement appréciable dans les grands pays. Ils offrent proximité et écoute et donnent la possibilité aux Français vivant loin des consulats ou n'étant pas à l'aise avec la dématérialisation de récupérer leurs titres d'identité sans avoir à faire plusieurs heures de trajet. En outre, les consuls honoraires apportent une aide précieuse dans la promotion des liens économiques et culturels entre la France et les régions où ils se trouvent grâce à leur connaissance fine des acteurs locaux et ils sont à ce titre régulièrement sollicités par les ambassades. Compte tenu de l'importance prise par les consuls honoraires, elle souhaiterait savoir s'il serait possible de mieux reconnaître et valoriser leur rôle auprès des ambassades et consulats (par exemple en leur attribuant une adresse officielle du type prenom.nom@diplomatie.gouv.fr et en leur permettant de participer aux réunions pour l'attribution d'aides d'urgence aux Français vivant dans leurs régions) et d'élargir leurs prérogatives (notamment en leur donnant la possibilité d'accorder des laissez-passer et la saisie manuelle des demandes de renouvellement de titres d'identité pour les compatriotes étant dans l'incapacité physique de se déplacer jusqu'au consulat). L'attribution d'une adresse courriel standardisée apparaît nécessaire tant à la légitimation et la reconnaissance du rôle officiel des consuls honoraires au regard des autorités locales que pour des raisons évidentes de sécurité et de protection des données parfois sensibles que les consuls honoraires échangent très régulièrement avec les ambassades.

6851

Mesures réglementaires relatives à l'application de l'article 322-4-1 du code pénal

2005. – 16 décembre 2021. – M. Jacques Le Nay attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'applicabilité de l'article 322-4-1 du code pénal, issue de la loi n° 2018-957 du 7 novembre 2018 relative à l'accueil des gens du voyage et à la lutte contre les installations illicites. Concrètement, et malgré l'existence de cette disposition légale, les gendarmes ne disposent pas de cette procédure dans leur terminal de procès-verbal électronique (PVE), alors qu'une telle possibilité constituerait un moyen de pression non négligeable pour lutter contre ce genre d'installations. Il a été annoncé par le ministère de l'intérieur que les travaux relatifs à sa mise en place sont toujours en cours et devraient aboutir à l'automne 2021. Or les installations illicites de gens du voyage s'intensifient, en particulier sur les zones littorales, notamment dans le département du Morbihan pendant la saison estivale marquée tous les ans par de grands rassemblements évangéliques. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer si le Gouvernement entend accélérer la prise des mesures réglementaires nécessaire à l'application concrète des amendes forfaitaires délictuelles prévues à l'article 322-4-1 du code pénal.

1. Questions écrites

PREMIER MINISTRE

Quatrième avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés au Parlement sur la mise en œuvre des dispositifs contre la covid-19

25864. – 16 décembre 2021. – **M. Pierre Charon** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les vives critiques de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) qui figurent dans son quatrième avis, publié le 30 novembre 2021 au sujet des dispositifs de lutte contre la covid-19. La CNIL doit pouvoir apprécier pleinement la nécessité et la proportionnalité des dispositifs déployés dans le cadre de la politique sanitaire actuelle du Gouvernement. Il apparaît primordial, comme elle l'a rappelé dans ses trois premiers avis, que « les éléments concrets d'évaluation de leur efficacité soient portés à sa connaissance » dans la lutte contre l'épidémie de covid-19. Or dans son 4^e avis, la CNIL « ne peut donc que vivement regretter que malgré ses demandes répétées, notamment dans ses précédents avis, aucun élément ne lui ait été transmis à cette fin par le Gouvernement ». Plus généralement, dans le cadre des avis qu'elle a eu l'occasion de rendre, la CNIL a alerté à plusieurs reprises sur le risque d'accoutumance et de banalisation de tels dispositifs attentatoires à la vie privée, craignant le glissement vers une société où de tels contrôles deviendraient la norme et non l'exception. Elle a ainsi rappelé que ces mesures « ne peuvent être justifiées que si leur efficacité est prouvée, leur application limitée en termes de durée, de personne ou de lieu où elles s'appliquent et qu'elles sont assorties de garanties de nature à prévenir efficacement les abus, notamment compte tenu de l'extension importante du dispositif consacrée par la loi n° 2021-1040 du 5 août 2021 relative à la gestion de la crise sanitaire ». D'ailleurs, la CNIL a pu, lors de ses contrôles, constater de nombreuses anomalies. Concernant le fichier « contact covid », « la commission a constaté plusieurs mauvaises pratiques à l'occasion de vérifications », « un courrier a été envoyé par la présidente au ministère des solidarités et de la santé afin de l'alerter sur les mauvaises pratiques identifiées ». Concernant « tousanticovid », sur la seconde fonctionnalité « TousAntiCovid-Signal », la CNIL a « mis en évidence plusieurs insuffisances en matière de protection des données, telles que l'absence d'anonymisation des données d'utilisations ». Il lui demande ses intentions pour répondre aux sévères critiques de la CNIL dont la mission est essentielle pour protéger nos concitoyens de ces « dispositifs attentatoires à la vie privée ».

Jeux olympiques d'hiver 2022

25899. – 16 décembre 2021. – **M. Yves Détraigne** souhaite appeler l'attention de **M. le Premier ministre** sur le boycott diplomatique des jeux olympiques d'hiver 2022 qui se dérouleront en février 2022. Lundi 6 décembre 2021, les États-Unis ont entériné leur choix de n'envoyer aucun officiel américain en Chine cet hiver pour les cérémonies officielles, en raison de « violations graves des droits humains » à l'encontre de la minorité musulmane ouïghoure dans la région du Xinjiang (nord-ouest). Si cette décision a été rapidement suivie par les proches alliés des américains (Nouvelle-Zélande, Australie, Canada et Royaume-Uni), la France n'a pour l'heure pas pris clairement position sur le sujet. Toutefois, pour avoir un réel impact, ce boycott doit être suivi par plus d'États : il y a plus de 200 comités olympiques dans le monde. Ne voulant pas réagir « à chaud », le Président de la République a insisté sur le fait que ce ne devait pas être une décision franco-française mais une décision discutée dans une enceinte plus large, qui est l'Union européenne. En juin 2021, à sa question écrite n° 18117 traitant de l'éradication de la minorité ouïghoure en Chine, le ministre de l'Europe et des affaires étrangères répondait que la France continuerait de soutenir avec constance le dialogue exigeant mené au niveau européen avec la Chine sur le respect des droits de l'homme, notamment au Xinjiang, en l'appelant à ratifier le pacte international relatif aux droits civils et politiques des nations unies. Par conséquent, il lui demande de quelle manière la France, nation des droits de l'homme, entend se positionner sur cette question.

AFFAIRES EUROPÉENNES

Carte de sécurité sociale européenne

25877. – 16 décembre 2021. – **Mme Catherine Belhiti** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé des affaires européennes**, sur la création d'une carte vitale européenne harmonisée. Bien qu'il existe une carte européenne d'assurance maladie, celle-ci ne constitue pas une

carte vitale utilisable de la même manière pour les prestations de soins. En France il est nécessaire de faire la demande de cette carte en indiquant les dates de départ et de retour et sa validité est d'un an. Son renouvellement n'est pas aisé. Son fonctionnement est assez contraignant pour les Français, que ce soit en France ou dans un pays européen, alors même que le verso des cartes d'assurance maladie en Allemagne et au Luxembourg est automatiquement européen, au contraire de la carte vitale française. Ce fonctionnement complique les démarches en cas d'hospitalisation et de décès à l'étranger. Sans ce verso européen, les hôpitaux étrangers établissent une facture pour le Français concerné. La seule alternative est de demander à la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) l'établissement d'une carte européenne provisoire qui permet aux deux systèmes de santé de se mettre en relation et de régler entre eux les factures. Le problème se pose de la même manière pour le transport du blessé. Ce fonctionnement est particulièrement pénalisant pour les frontaliers. Elle lui demande quelle sont les projets du Gouvernement pour donner à cette carte européenne une automaticité pour tous les frontaliers, qu'ils soient travailleurs ou non.

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

Nouveaux cas de grippe aviaire en France

25829. – 16 décembre 2021. – M. Pascal Allizard attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation à propos des nouveaux cas de grippe aviaire. Il rappelle que, depuis le début du mois d'août 2021, de nombreux foyers d'influenza aviaire ont été détectés dans la faune sauvage ou dans des élevages en Europe. Plusieurs foyers de grippe aviaire ont été découverts ces dernières semaines en France. Ces foyers ont fait perdre à la France son statut « indemne » d'influenza aviaire, qu'elle avait retrouvé en septembre 2021. Par conséquent, il souhaite connaître les mesures sanitaires et d'aide aux éleveurs mises en œuvre par le Gouvernement face à cette situation.

Exposition des animaux aux antibiotiques

25841. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Noël Guérini appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur l'exposition des animaux aux antibiotiques. L'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a publié en octobre 2021 son rapport annuel concernant la « Surveillance des ventes de médicaments vétérinaires contenant des antibiotiques en France en 2020 ». Ce suivi est en place depuis 1999. Le premier plan EcoAntibio 2012-2016 ambitionnait une réduction de 25% de l'usage des antibiotiques en 5 ans et a atteint une diminution de l'exposition animale de 37%. Le plan EcoAntibio 2017-2021 vise, lui, à inscrire cette baisse dans la durée. En 2020, le volume total des ventes d'antibiotiques s'élève à 415 tonnes, en baisse de 2,7% par rapport à 2019 et de 54,8% par rapport à 2011, année de référence pour le premier plan Ecoantibio. L'indicateur ALEA (Animal Level of Exposure to Antimicrobials) correspond, quant à lui, au rapport entre le poids vif traité estimé et la biomasse de la population animale en France. Après une forte baisse entre 2011 et 2016, il continue de diminuer sur la période 2017 à 2020. Sur la dernière année, l'évolution de l'exposition varie selon les espèces : +2,9% pour les bovins, -3,2 % pour les porcs, -9,7 % pour les volailles, +2,5 % pour les lapins et +5,1 % pour les chats et chiens. L'Anses constate ainsi que la réduction de l'utilisation atteint une limite pour certaines familles d'antibiotiques. C'est pourquoi il lui demande comment maintenir la dynamique d'utilisation prudente et responsable des antibiotiques en médecine vétérinaire et maîtriser les conséquences sur l'évolution de la résistance bactérienne.

Réformer le protocole d'abattage total des troupeaux de bétail atteints de brucellose

25856. – 16 décembre 2021. – M. Christian Bilhac attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur le protocole d'abattage total des troupeaux de bétail atteints de brucellose. Si l'un des individus du cheptel est atteint par cette maladie, la réglementation actuelle prévoit l'abattage total du troupeau, dans les quarante jours qui suivent, ainsi que la désinfection totale des lieux suivie d'un vide sanitaire de deux mois. Le traumatisme frappant l'exploitant agricole devant abattre l'intégralité de son troupeau est immense et disproportionné, à la fois sur le plan économique, sur le plan sanitaire mais aussi sur le plan affectif. Le travail d'élevage repose sur le vivant. La relation quotidienne entre l'humain et les animaux crée des liens d'attachement très spécifiques, encore plus sensibles dans les exploitations agricoles familiales à taille humaine. En outre, les aides financières versées aux éleveurs concernés sont loin de compenser le préjudice subi dans sa globalité. S'il est impératif d'assurer le respect du principe de précaution en matière de sécurité sanitaire, pour toute zoonose qui risquerait de se propager à l'être humain, les mesures radicales préconisées pour les atteintes par la brucellose

semblent disproportionnées. La transmission à l'homme, principalement par la consommation de produits au lait cru ou par contact avec les animaux, s'avère très rare et dans 95% des cas, cette maladie se guérit spontanément. Or les méthodes de dépistage de la maladie se sont considérablement améliorées depuis l'instauration en 1975 de l'obligation d'abattage total du cheptel en cas d'atteinte d'un individu du troupeau. Aujourd'hui, les dépistages sérologiques sanguins permettent de connaître la prévalence exacte des cas infectés et de cibler très précisément les individus touchés. Les scientifiques suggèrent de préférer des méthodes d'observation du reste du troupeau, visant à vérifier la sérologie du cheptel, plutôt que le recours à l'abattage de l'effectif complet, la pasteurisation du lait durant cette période garantissant la sécurité des consommateurs. Comme c'est le cas pour la tuberculose depuis 2015, il est urgent de prévoir des dérogations à l'abattage total, demande d'autant plus justifiée que la brucellose, maladie réglementée, ne peut pas être apparentée à des maladies mortelles comme celle de Creutzfeldt-Jakob dite de la vache folle. C'est pourquoi il lui demande d'une part, de mettre fin à l'obligation d'abattage total du troupeau en cas d'atteinte par la brucellose, pratique d'une autre époque et d'autre part, d'instaurer un protocole alternatif, respectueux du vivant et du travail des éleveurs dans les exploitations agricoles à dimension familiale et non industrielle, comme celles de nos territoires ruraux.

Sécurisation juridique de l'implantation de fermes urbaines

25857. – 16 décembre 2021. – Mme Nadège Havet appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur les freins au développement de l'agriculture urbaine en centres-villes et en centres-bourgs. Le 16 avril 2021, le ministre de l'agriculture et de l'alimentation a souligné, à l'occasion de la présentation des 48 lauréats de la deuxième tranche de l'appel à projets « Les Quartiers Fertiles » que « l'agriculture urbaine prend toute sa place dans le paysage de nos quartiers, tout en apportant de nombreux bénéfices. » Soutenue par un budget de 34 millions d'euros – dont 13 millions d'euros alloués dans le cadre du plan France relance – cette opération vise à déployer l'agriculture urbaine au cœur des quartiers prioritaires de la ville. Aujourd'hui, l'objectif de 100 quartiers couverts par l'agriculture urbaine est d'ores et déjà dépassé. Plus généralement, tout le territoire français est désormais concerné, en outre-mer et en métropole. Ces productions nouvelles, locales, diverses, souvent innovantes, pourraient réduire à terme, en partie, l'importation de certains produits, venant par conséquent diminuer les émissions de CO₂. Les fermes urbaines dessinent également une nouvelle manière d'habiter la ville et offrent des solutions pédagogiques, notamment aux élèves scolarisés à proximité. Toutefois, la problématique du foncier agricole en centre urbain est régulièrement mis en avant. Des élus se sentent aujourd'hui insécurisés du fait de catégories juridiques peu adaptées à ce type de développement alors même qu'ils souhaiteraient mettre en œuvre ce type de projet, en sous-sol ou en extérieur. Afin d'accompagner les collectivités territoriales et leurs groupements dans leurs démarches en la matière, elle demande au Gouvernement quelles mesures il entend prendre en matière d'urbanisme afin de faciliter l'implantation et la création de nouveaux espaces dédiés à l'agriculture urbaine : en sous-sol, en sol ou en hors-sol.

6854

Plan stratégique national de la politique agricole commune 2023-2027 et définition d'un agriculteur actif

25865. – 16 décembre 2021. – Mme Sabine Drexler attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur le plan stratégique national de la politique agricole commune (PAC) 2023-2027 et la définition d'un agriculteur actif. Cette définition conditionnera l'accès aux aides de la PAC à partir de 2023. En effet, l'un des critères retenus pour bénéficier de ces aides européennes en France est la limite d'âge. Ainsi, pour être éligible aux aides, il faudra être en âge inférieur ou égal à l'âge légal de départ à la retraite à taux plein soit 67 ans. Les aides européennes forment une part importante du revenu des agriculteurs. En évinçant les agriculteurs âgés de plus de 67 ans, cela incitera très fortement ces derniers à faire valoir leur droit à la retraite. Or, le milieu agricole peine à recruter de nouvelles générations. Il est donc peu probable que de nouveaux agriculteurs viennent compenser le départ des plus anciens. Ainsi, elle lui demande si le nombre d'agriculteurs impactés à court terme et tout au long de la prochaine programmation PAC a été évalué et si, compte tenu de la situation économique des exploitations agricoles, l'éventualité d'un drame social et économique consécutif à ces mesures a été anticipé.

Définition de l'agriculteur actif

25867. – 16 décembre 2021. – M. Cyril Pellevat attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation sur la définition de l'agriculteur actif. Lors du comité état-régions du 10 novembre 2021 portant sur le plan national stratégique de la politique agricole commune (PAC) 2023-2027, le ministère de l'agriculture et régions de France sont parvenus à se mettre d'accord sur la définition de l'agriculteur actif. Selon ces arbitrages,

cette définition, qui permettra de déterminer si un agriculteur peut bénéficier des aides de la PAC, devrait être basée sur deux critères : avoir un âge inférieur ou égal à l'âge légal de départ à la retraite en taux plein, soit 67 ans, et être adhérent à une assurance contre les accidents du travail. Si le second critère est tout à fait acceptable, celui de l'âge de départ à la retraite suscite l'opposition de plusieurs syndicats d'agriculteurs. En effet, il crée une distorsion entre les agriculteurs français et les agriculteurs d'autres pays membres de l'Union européenne. À titre d'exemple, il n'existe pas de critère d'âge maximal en Allemagne. De surcroît, les aides de la PAC étant une part très importante des revenus des agriculteurs, appliquer ce critère reviendrait donc à obliger un agriculteur ayant atteint l'âge légal à prendre sa retraite, puisqu'il ne parviendrait plus à subvenir à ses besoins avec les seuls revenus tirés de l'agriculture. La mise en œuvre de ce critère risque d'accentuer inutilement la chute du nombre d'actifs agricoles alors que le nombre de candidats à l'installation en agriculture est insuffisant pour assurer un renouvellement des générations, mais également de mener en conséquence à un agrandissement des exploitations restantes. Il lui demande donc, d'une part, quelles sont les motivations de cette décision. D'autre part, il lui demande si le nombre d'agriculteurs qui vont être impactés sur la période de la PAC 2023-2027 a été évalué. Enfin, il lui demande s'il ne serait pas plus opportun de retenir uniquement le critère de l'adhésion à une assurance contre les accidents du travail, tout en s'assurant que seuls les agriculteurs n'ayant pas pris leur retraite puissent y adhérer.

Vignes abandonnées devenant des foyers de cicadelles

25870. – 16 décembre 2021. – **M. Laurent Burgoa** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le développement de foyers de cicadelles. En effet, depuis plusieurs mois, une multiplication des parcelles de vignes abandonnées est constatée. Ces dernières représentent des foyers de cicadelles, vecteur de la flavescence dorée, maladie de dépérissement de la vigne. Cette situation affaiblit sérieusement la stratégie de lutte contre le vecteur et entraîne la nécessité de traiter régulièrement les parcelles voisines. L'augmentation de l'usage de produits insecticides allant, par ailleurs, à l'encontre de la stratégie globale de réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires. Malheureusement, les sanctions pénales applicables aux propriétaires des parcelles abandonnées sont très longues à mettre en œuvre. Afin de dissuader de conserver ces parcelles en l'état, la mise en place d'une sanction sous forme d'amende administrative forfaitaire semblerait plus opportune. Dans le cadre de préparation du projet de décret relatif aux sanctions pour non-respect de la réglementation des traitements phytosanitaires, il lui demande de bien vouloir étudier cette proposition soutenue par l'ensemble de la viticulture d'appellation d'origine contrôlée.

Critères et définition de l'agriculteur actif

25895. – 16 décembre 2021. – **Mme Françoise Férat** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la définition et les critères d'un agriculteur actif. Lors du comité État-régions du 10 novembre 2021 portant sur le plan stratégique national de la politique agricole commune (PAC) 2023-2027, le ministre de l'agriculture et Régions de France sont parvenus à un accord sur la définition de l'agriculteur actif. Deux conditions doivent être remplies : être en âge inférieur ou égal à l'âge légal de départ à la retraite à taux plein (soit 67 ans) et être adhérent à une assurance contre les accidents du travail. Cette définition déterminera le droit de bénéficier ou non des aides PAC à partir de 2023. Le critère d'âge maximal n'existe pas dans tous les pays de l'Union européenne tels que l'Allemagne ! Les aides sont une composante importante du revenu des agriculteurs et en supprimer l'accès revient, dans la majorité des situations, à obliger un agriculteur à arrêter son activité. Cette décision risque d'accentuer la chute prévisible du nombre d'actifs agricoles et son corollaire, l'agrandissement des exploitations restantes. En effet, le nombre limité de candidats à l'installation en agriculture ne justifie pas de pousser vers la sortie du métier tous les « anciens ». Les départs en retraite seront massifs dans les prochaines années et le renouvellement des générations est loin d'être assuré en agriculture. Elle lui demande, d'une part, d'évaluer le nombre d'agriculteurs qui vont être impactés à court terme et tout au long de la prochaine programmation PAC par ce critère et d'autre part, de motiver cette restriction d'âge qui ne lui paraît pas opportune.

Définition de l'agriculteur actif

25898. – 16 décembre 2021. – **M. Yves Détraigne** souhaite appeler l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la définition de l'agriculteur actif arrêtée lors du comité État-régions du 10 novembre 2021 portant sur le plan stratégique national de la politique agricole commune (PAC) 2023-2027. Cette définition très importante déterminera les bénéficiaires des aides PAC à partir de 2023. Or, il a été

acté de deux conditions à remplir : avoir un âge inférieur ou égal à l'âge légal de départ à la retraite à taux plein (soit 67 ans) et être adhérent à une assurance contre les accidents du travail (ATEXA). Ce choix d'un critère portant sur l'âge légal de départ en retraite à taux plein est une condition qui n'est, par exemple, pas appliquée en Allemagne. Or les aides étant une composante malheureusement indispensable pour les agriculteurs, il paraît compliqué d'imposer un critère d'âge qui revient quelque part à obliger « poliment » un agriculteur à arrêter son activité. Aucune limite d'âge n'est fixée actuellement. Selon un document de travail du ministère daté du 15 juin 2021, un peu plus de 10 % des exploitants en individuel ou en GAEC (groupement agricole d'exploitation en commun) bénéficiaires des aides PAC dépassaient l'âge de 67 ans en 2017... Cette décision risque donc d'accentuer la chute du nombre d'actifs agricoles et son corollaire, l'agrandissement des exploitations restantes. Or le nombre de candidats à l'installation en agriculture n'est pas suffisant et le renouvellement des générations est loin d'être assuré en agriculture. Par conséquent, il lui demande de revenir sur cette limite d'âge de 67 ans pour bénéficier des aides dans la prochaine PAC afin de ne pas pénaliser la profession.

Statut des agriculteurs actifs

25905. – 16 décembre 2021. – **Mme Catherine Deroche** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la suppression des aides de la politique agricole commune (PAC) à partir de 2023 dès l'âge de 67 ans au risque d'accentuer inutilement la chute prévisible du nombre d'actifs agricoles et son corollaire, l'agrandissement des exploitations restantes. En effet, le nombre de candidats à l'installation en agriculture ne semble pas si important pour justifier de pousser vers la sortie du métier tous les anciens, et ce dans le but de faire de la place aux jeunes. Les départs en retraite seront massifs en France dans les prochaines années et le renouvellement des générations est loin d'être assuré en agriculture. Cette modification des règles est redoutée par les agriculteurs de la coordination rurale du Maine-et-Loire. Dès lors, compte tenu de la situation économique des exploitations agricoles, elle souhaite savoir si le nombre d'agriculteurs impactés à court terme et tout au long de la prochaine programmation PAC a été évalué et quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour assurer aux agriculteurs un revenu suffisamment rémunérateur pour couvrir l'ensemble de leurs charges.

Difficultés des scieries à s'approvisionner en chêne

25919. – 16 décembre 2021. – **M. Philippe Paul** s'étonne auprès de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** de l'absence de réponse à la question écrite n° 23697 intitulée "Difficultés des scieries à s'approvisionner en chêne". Il lui fait observer que plus de cinq mois se sont écoulés depuis la publication de cette question au *Journal officiel* du 8 juillet 2021. Il lui en renouvelle donc les termes et lui demande d'y apporter réponse dans les meilleurs délais.

COHÉSION DES TERRITOIRES ET RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Effets induits de la prise en charge par les petites collectivités de travaux pour le compte de l'État sur ses finances

25847. – 16 décembre 2021. – **Mme Angèle Prévile** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur les effets induits de la prise en charge par les petites collectivités de travaux pour le compte de l'État dans ses fonctions régaliennes. Dans nos départements ruraux, maintenir les services publics de proximité est un impératif pour conforter l'attractivité de nos territoires en répondant aux besoins de ses habitants. Ainsi, une collectivité lotoise de moins de 1000 habitants, ayant un caractère de centre bourg, dotée d'une caserne de gendarmerie, a réalisé des travaux de rénovation de logements dédiés à l'hébergement des gendarmes. Pour une commune de cette taille, le coût d'un tel projet, condition du maintien de la caserne, est disproportionné au regard du volume de son budget, de ses capacités d'investissement et est susceptible de mettre en difficulté les finances communales. En effet, afin de financer ces travaux, la collectivité a contracté un emprunt, ce qui aggrave son ratio de désendettement et obère donc sa capacité à financer d'autres projets pendant toute la durée de remboursement du prêt. Certes, le loyer versé annuellement à la commune par l'État au titre de l'occupation de la caserne sera augmenté d'un montant équivalent à l'annuité d'emprunt mais c'est bien la collectivité qui fera l'avance de trésorerie pour le compte de l'État et qui, de facto, se trouvera dans l'impossibilité de financer ses propres projets. Aussi, elle la remercie de bien vouloir lui indiquer quelles réponses peuvent être envisagées pour remédier à ce problème touchant les petites collectivités rurales ayant un caractère de centralité.

Possibilité pour un élu local de fournir des prestations de travaux à la commune

25862. – 16 décembre 2021. – **Mme Christine Herzog** expose à **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** le cas d'une commune X qui fait appel à un prestataire extérieur pour effectuer divers travaux. Or ce prestataire extérieur confie cette mission à l'un de ses salariés qui se trouve également être élu au sein de la commune X. Elle lui demande si cette situation est réglementaire selon les textes en vigueur.

Catégorisation des dépenses d'enfouissement des réseaux de communications électroniques

25884. – 16 décembre 2021. – **M. Laurent Burgoa** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur la catégorisation des dépenses d'enfouissement des réseaux de communications électroniques des collectivités locales. L'instruction n° 01-114-M0 du ministère des finances du 10 décembre 2001 prévoit que lorsque la collectivité locale réalise et finance l'enfouissement de lignes existantes de téléphonie, l'opération doit être comptabilisée dans les dépenses de fonctionnement. Cependant, cette même opération pour les réseaux électriques est considérée comme des dépenses d'investissement. Les réseaux électriques et de communications électroniques s'appuyant largement sur les mêmes supports aériens, leur enfouissement se fait logiquement de manière concomitante. Les principes comptables imposés conduisent alors à ce que les dépenses engagées pour une même opération soient comptabilisées pour une partie en fonctionnement et pour l'autre en investissement. Il l'interroge sur l'opportunité de revoir cette règle afin de considérer l'enfouissement des réseaux de communications électroniques non plus comme des dépenses de fonctionnement mais d'investissement.

Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021

25896. – 16 décembre 2021. – **Mme Nicole Bonnefoy** interroge **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** au sujet de l'entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement (TA) prévue dans la loi de finances pour 2021. Cette taxe est perçue par les communes ou les intercommunalités, les départements, la région Ile-de-France, la métropole de Lyon et la collectivité de Corse. La part départementale finance les dépenses des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) et les politiques de protection des espaces naturels sensibles (ENS). Elle joue ainsi un rôle fondamental en matière d'aménagement et de préservation de l'environnement. La réforme apporte des évolutions majeures dans la liquidation de la TA, son recouvrement et le titre de perception. Le fait déclencheur du paiement de la taxe ne sera plus la demande d'autorisation d'urbanisme mais l'habitabilité du bien. Mécaniquement, cela créera une période transitoire avec une baisse considérable de rendement et donc de ressources pour ses bénéficiaires. Sans remettre en cause la philosophie de la réforme, le manque d'anticipation de la période transitoire entre les deux modes de collecte de cette taxe, constitue un risque important pour les collectivités locales concernées et les CAUE. En effet, si cette réforme était mise en place, aux dates prévues, le décalage de versement sans compensation aucune, serait synonyme de graves difficultés financières pour les structures concernées et de quasi rupture du service rendu par les CAUE aux territoires. De plus, si la perception de la taxe d'aménagement a posteriori des travaux simplifie l'action publique, la procédure de collecte n'est pas encore connue alors que le changement opéré exige un dispositif rigoureux pour garantir l'effectivité du retour d'information sur la fin des travaux. L'ordonnance prévue par l'article 155 de la loi précitée n'ayant pas été publiée, les garanties en matière de perception de recettes manquent encore et posent la question du report d'un an de la mise en place de cette réforme. Outre l'élaboration de l'ordonnance mentionnée, ce report permettrait de prévoir la période transitoire en concertation avec les acteurs concernés. Elle lui demande donc le report en 2024 de la mise en place de cette réforme.

Modalité de vote dans la commission permanente d'une collectivité

25911. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales** sur le cas où la commission permanente d'un conseil régional est organisée en présence physique de ses membres et hors épidémie de Covid. Il lui demande si, pour aller plus vite, le président peut décider que sur chaque point, au lieu de procéder à un vote à main levée (ou éventuellement par scrutin public), le responsable de chaque groupe politique émettra globalement le vote du groupe, seuls les élus n'étant pas d'accord avec le vote de leur groupe ayant la possibilité d'exprimer le sens de leur vote. Il lui demande également si, toujours afin d'aller plus vite, le président du conseil régional peut décider que le vote s'effectuera en bloc pour l'ensemble des dossiers relevant de chacune des commissions techniques.

Taxe ou redevance d'enlèvement des ordures ménagères dans le cas d'une cabane de jardin

25918. – 16 décembre 2021. – M. Jean Louis Masson rappelle à M^{me} la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales les termes de sa question n° 24763 posée le 07/10/2021 sous le titre : "Taxe ou redevance d'enlèvement des ordures ménagères dans le cas d'une cabane de jardin", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. Il s'étonne tout particulièrement de ce retard important et il souhaiterait qu'elle lui indique les raisons d'une telle carence.

COMPTES PUBLICS*Modalités de la participation pour nouvelles voiries et réseaux*

25879. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Marie Mizzon interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics sur le dispositif dit de Participation pour nouvelles voiries et réseaux (PVNR). Concrètement, une commune qui a mis en place une PVNR sur une partie de son territoire en 2002 (devenue PVR par la n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat) et compte plusieurs terrains non bâtis sur l'emprise PVNR, se trouve confrontée à une situation inextricable. Il lui est effectivement difficile de répondre à une offre d'achat de personnes intéressées par l'un de ces terrains. De fait, l'actualisation (indice moyen du coût de la construction) du montant de la PVNR - en application de la délibération du conseil municipal instaurant cette PVNR - est toujours en vigueur. Elle ramène ainsi le prix desdits terrains à des sommes considérables, nettement au-dessus du marché, et en empêche la vente. Par conséquent, il demande s'il est possible de supprimer l'actualisation de la PVNR et de ne demander que la PVNR d'origine - établie lors du conseil municipal en date du 25 mars 2002 - ou, à défaut, de se baser sur la dernière PVNR encaissée en rapport avec le dernier terrain vendu en 2007. En tout état de cause, il souhaite savoir quelles solutions s'offrent à cette commune pour réduire le prix des terrains à bâtir.

6858

Vente à distance de vin au sein de l'Union européenne

25917. – 16 décembre 2021. – M. Yves Détraigne souhaite appeler l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics sur la nécessité de simplifier la vente à distance de vin au sein de l'Union européenne. À la suite de la crise sanitaire, le secteur a connu une accélération du développement de la vente à distance de bouteilles de vin par les vignerons. Si cela a permis à nombre d'entre eux de survivre à cette crise, ce développement accéléré a mis en lumière les difficultés administratives auxquels font face les vignerons engagés dans cette démarche. Ainsi, les vignerons souhaitant commercialiser leurs bouteilles à distance à des particuliers européens doivent s'acquitter des taxes, droits d'accise et TVA (taxe sur la valeur ajoutée) du pays de destination. Le respect de cette obligation implique soit un surcoût important lorsqu'il s'agit de faire appel à un intermédiaire prenant en charge ces formalités, soit une complexification importante du processus de vente comprenant la réalisation des formalités auprès des administrations de chaque état-membre dans lesquels les bouteilles sont vendues. Ces complexités entraînent souvent un découragement des professionnels qui renoncent à ces ventes. Certaines améliorations sont toutefois intervenues telles l'instauration depuis le 1^{er} juillet 2021 d'un seuil en-deçà duquel les ventes intracommunautaires sont fiscalement traitées comme des ventes en France concernant la TVA ou encore l'ouverture du guichet unique facilitant la déclaration et la liquidation de la TVA dans les différents états-membres au-delà de ce seuil. S'agissant toutefois des droits d'accise, le problème reste entier. Il convient donc de simplifier ces procédures. Les professionnels demandent donc que soit instaurée une dérogation au principe de représentation fiscale nationale pour les transactions de plus faibles volumes et, également, et que soit établi un système de chambre de compensation ou guichet unique pour les droits d'accise, qui permettrait aux vignerons de s'acquitter en France de la TVA mais aussi des droits d'accise dus dans les pays de destination. Considérant que, dans la situation économique actuelle, les vignerons ne peuvent pas se permettre de refuser des commandes en raison de lourdeurs administratives, il lui demande de quelle manière il entend simplifier la vente à distance de vin au sein de l'Union européenne.

ÉCONOMIE, FINANCES ET RELANCE

Avenir des très petites entreprises en période de crise sanitaire

25828. – 16 décembre 2021. – **M. Pascal Allizard** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** à propos de l'avenir des très petites entreprises (TPE) en période de crise sanitaire. Il rappelle que les très petites entreprises, qui représentent 96 % des entreprises, ont été fortement marquées par les effets de la pandémie, en particulier les secteurs de l'hôtellerie-restauration ou le commerce. Si la situation économique en France s'est redressée en 2021, toutes les entreprises n'ont pas profité de cette légère reprise. Une récente étude montre qu'une large majorité des dirigeants de TPE n'a pas constaté de reprise significative d'activité depuis juin 2021. Le plan de relance n'aurait pas eu d'impact positif sur l'activité de nombre d'entreprises. Près de la moitié des TPE indiquent faire face à des problèmes de trésorerie et certaines redoutent de devoir « mettre la clef sous la porte » d'ici la fin d'année. Les situations financières personnelles des dirigeants sont dégradées en raison de la baisse continue du chiffre d'affaires. Par conséquent, alors que la France est touchée par une « cinquième vague » et l'arrivée du variant Omicron, il souhaite connaître les mesures prises pour soutenir les très petites entreprises.

Inquiétudes du secteur de l'événementiel

25831. – 16 décembre 2021. – **M. Pascal Allizard** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** à propos des inquiétudes du secteur de l'événementiel. Il rappelle que les professionnels des différentes activités du secteur de l'événementiel (traiteurs, son et lumières, sécurité, accueil...) ont été particulièrement impactés par la pandémie. Les aides de l'État ont permis à un grand nombre de tenir au cours des derniers mois puis de relancer progressivement l'activité. Néanmoins, alors que la fin de la stratégie du « quoi qu'il en coûte » est annoncée, les chiffres de l'épidémie repartent à la hausse et le nouveau variant Omicron est désormais présent en France. Dans ce contexte, les annulations d'événements professionnels ou particuliers se multiplient pour la période de fin d'année entraînant des pertes importantes. Par conséquent, il souhaite savoir comment le Gouvernement s'adapte à ce nouveau contexte et connaître les mesures envisagées pour soutenir le secteur de l'événementiel.

Risques d'annulation des marchés de Noël en raison des contraintes sanitaires

25846. – 16 décembre 2021. – **Mme Else Joseph** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la situation difficile rencontrée par les marchés de Noël. En raison des récentes contraintes sanitaires adoptées face à la recrudescence de l'épidémie de covid-19, certains de ces marchés ont été annulés ou sont sur le point de l'être. En effet, le protocole sanitaire défini au mois de novembre 2021 impose des conditions qui sont difficilement supportables par les organisateurs à cause de leur cumul et d'un délai extrêmement faible de préparation dû à l'ouverture imminente de ces marchés de Noël. On peut énumérer ces différentes contraintes : exigence du passe sanitaire, nomination d'un référent « covid », extension demandée du marché, préconisation d'un itinéraire à sens unique avec fléchage, etc. Ces contraintes constituent des obstacles qui compromettent ainsi l'organisation du marché de Noël. Dans certains cas, les organisateurs ont dû renoncer à la tenue du marché de Noël, alors que beaucoup de choses avaient été entreprises. Des frais ont même été engagés. Or ces marchés constituent des rendez-vous traditionnels qui contribuent à la cohésion d'une collectivité et de ses habitants. Elle lui fait part de son inquiétude et lui demande ce que le Gouvernement envisage pour les marchés de Noël à l'approche des vacances et des fêtes. Une réponse est particulièrement urgente au regard de ce qui va se passer dans les jours à venir étant donné que les organisateurs doivent prendre des décisions.

Taxe sur la valeur ajoutée réduite pour les activités équinnes

25851. – 16 décembre 2021. – **Mme Vivette Lopez** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'actuelle révision de la politique des taux de taxe sur la valeur ajoutée (TVA). En effet, à l'occasion du conseil pour les affaires économiques et financières (ECOFIN) du 7 décembre 2021, les 27 ministres en charge de l'économie et des finances ont adopté, à l'unanimité, la révision de la politique des taux de TVA. Proposé en janvier 2018 par la Commission européenne, ce texte a été profondément modifié par le Conseil de l'Union européenne qui a souhaité maintenir une liste de biens et services éligibles aux taux réduits de TVA (annexe III de la directive) dans laquelle figure un point relatif aux équidés vivants et à la fourniture de services liés aux équidés. Cet amendement, très attendu par l'ensemble des poney-clubs et centres équestres pour les accompagner dans la reprise de leur activité, permet donc aux États-membres qui le souhaiteraient de pouvoir, dans le respect des dispositions de la directive, appliquer un taux réduit aux activités équinnes, ce qui permettra de

maintenir leur accessibilité économique. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui préciser le calendrier envisagé par le Gouvernement afin que cette possibilité de TVA réduite puisse être transposée le plus vite possible dans la législation fiscale nationale.

Tarifcation discriminatoire de l'assurance automobile pour les personnes âgées

25860. – 16 décembre 2021. – M. Jean Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur le fait que selon les statistiques de circulation, les personnes âgées roulent beaucoup moins que les actifs et sont en moyenne, nettement plus prudentes. De ce fait, les seniors sont moins impliqués dans les accidents de la circulation que les personnes plus jeunes. Or sous de faux prétextes, certaines compagnies d'assurance pratiquent une tarification de l'assurance véhicule beaucoup plus élevée pour les personnes âgées. Cette politique tarifaire relève de la discrimination pure et simple car elle n'est justifiée par aucun critère objectif lié au risque d'accident. Il lui demande donc s'il serait possible de sanctionner de telles discriminations et éventuellement, d'engager des actions judiciaires à l'encontre des sociétés ou des mutuelles qui persisteraient dans leurs errements.

Nécessité de remettre en place des aides pour les centres de vacances

25868. – 16 décembre 2021. – M. Cyril Pellevat attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur la nécessité de remettre en place des aides pour les centres de vacances. Alors que la cinquième vague de la pandémie de la covid-19 a commencé en France, les centres de vacances font face à une nouvelle série d'annulation de séjours de la part des écoles, notamment du fait d'interdictions formulés par les directions des services départementaux de l'éducation nationale (DSDEN). Or, l'une des particularités de cette filière est la nécessité d'anticiper l'organisation des séjours qui sont prévus plusieurs mois à l'avance. Ainsi, la majorité des annulations ne peuvent être remplacées par la réservation de nouveaux séjours par d'autres écoles. La saison hivernale représente 74 % des réservations, et sur les deux dernières années, la perte de chiffre d'affaires s'élève à – 75 % pour les hébergements collectifs. Sans aide, les centres de vacances ne pourront donc pas faire face à un troisième hiver dégradé. Aussi, il lui demande s'il est envisageable de poursuivre le chômage partiel et la prise en charge des coûts fixes, ainsi que de réactiver le fonds de solidarité pour ce secteur.

Objectifs et moyens de la politique publique de la consommation

25880. – 16 décembre 2021. – M. Rachid Temal interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur sa vision d'une véritable politique publique de la consommation, ses objectifs et ses moyens. Au-delà des aspects sanitaires qui impactent directement la santé des Françaises et des Français, la pandémie qui touche notre pays depuis maintenant deux ans a des conséquences économiques et sociales lourdes, des sommes considérables ont d'ailleurs été injectées afin de soutenir les entreprises privées et publiques et de tenter de minimiser ces impacts. Malgré cela, les Françaises et les Français voient leur pouvoir d'achat se réduire sous l'effet combiné des difficultés économiques évoquées ci-avant et de l'inflation repartie à la hausse. Le rythme d'inflation est aujourd'hui à 2,8 % en glissement annuel, selon une estimation de l'institut national de la statistique et des études économiques (Insee), et depuis cet été les niveaux de hausse des prix atteignent des niveaux jamais vus depuis 13 ans : 1,2 % en juillet, puis 1,9 % en août, 2,2 % en septembre et 2,6 % en octobre. De plus, dans de nombreux secteurs, à ces hausses de prix viennent s'ajouter des tromperies ou des transactions douteuses qui se sont développées aux dépens des consommateurs les plus fragiles. C'est pourquoi, tant les prix que la qualité des biens et des services doivent faire l'objet d'une vigilance et d'un contrôle des pouvoirs publics. C'est d'ailleurs en ce sens que l'institut national de la consommation (INC) a adopté une motion à l'adresse du Gouvernement. Une politique publique de la consommation pertinente doit aujourd'hui reposer sur trois piliers que sont une administration bien formée, sérieuse et vigilante sur le plan national comme sur l'ensemble des territoires ; un établissement public, l'INC, doté de nombreuses missions de services publics mais aussi d'outils de communication, indépendants de tout pouvoir politique ou financier et des centres techniques régionaux de la consommation ; des organisations de consommateurs soutenues. Or cet équilibre est aujourd'hui mis en difficulté par des années de baisses régulières des dotations et des subventions et la réduction des emplois publics, les pouvoirs publics demandent de plus en plus aux organisations de consommateurs (salariés ou bénévoles) de participer à un nombre croissant de structures de concertations. Il faut désormais un pilotage national et une volonté politique. Aussi, il demande quelle politique publique de la consommation, intégrant enfin ces impératifs, est prévue par le Gouvernement.

Projet de téléphérique à Tananarive

25885. – 16 décembre 2021. – **M. Pierre Laurent** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur un projet de transport par câble dans la ville de Tananarive à Madagascar. Il est à noter que si ce pays n'est pas considéré comme surendetté par le fonds monétaire international (FMI), son extrême pauvreté (près de 80 % de la population est sous le seuil de pauvreté) et la situation dramatique des populations du sud touchées par la famine imposent une vraie sélectivité en matière d'investissements publics. Or la France et Madagascar ont signé un protocole prévoyant le financement à Tananarive d'un téléphérique d'un coût de 152 millions d'euros par un prêt du trésor Français et un prêt bancaire garanti par la banque publique d'investissement (BPI) France export. Ce téléphérique serait réalisé par les sociétés françaises Colas et Poma. Sa ligne principale relierait le quartier coscu d'Ambatobe au centre-ville. Selon les informations disponibles, le coût des billets aller-retour sur cette ligne serait de 4500 ariarys, soit un euro, ce qui sur un mois représenterait pour un usager l'empruntant à l'aller et au retour près des 3/4 du salaire minimum malgache. Par comparaison, le coût du billet du nouveau métro de Hanoï est de 0,30 euros, alors que le Vietnam est bien plus riche que Madagascar. Par ailleurs, le téléphérique consommera une importante quantité d'électricité sur un réseau électrique dont la capacité demeurera très insuffisante, malgré l'installation prévue d'une centrale hydroélectrique Mandraka III de six mégawatts, d'un coût d'environ 48 millions d'euros, également sur financement français. Il lui demande comment a été validé le coût du projet en l'absence de mise en concurrence et quelles seraient les modalités de gestion de ce téléphérique. Plus fondamentalement et au vu de tous les éléments ci-dessus, ce projet apparaît scandaleux à de très nombreux Malgaches et même à une très grande partie de la communauté française. Il lui demande par conséquent ce qu'il compte faire en vue d'un abandon de ce projet, et, en concertation avec tous les acteurs concernés, de consacrer les moyens prévus à un projet plus adapté aux besoins urgents de la population malgache.

Lutte contre la fraude commerciale sur internet

25891. – 16 décembre 2021. – **M. Dany Wattebled** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'augmentation dans des proportions spectaculaires, de la fraude commerciale sur internet. En 2020, la fraude commerciale sur Internet en France a fait 26 millions de victimes sur les 40 millions d'e-acheteurs, soit bien plus que la moitié des personnes ayant eu recours à Internet pour acheter des biens ou services. Et selon les spécialistes, pour cette année 2021, ces fraudes sont en très forte progression avec une augmentation à 3 chiffres. Ces chiffres recouvrent toutes sorte de fraude des plus courantes (livraison incorrecte, carte bancaire ou identité usurpée etc.) à d'autres beaucoup plus sophistiquées et indétectables comme celles commises par des « sites clones ». À cet égard, le cofondateur de l'application France Verif, spécialiste de la lutte contre ces sites clones, estime qu'il y a en France des centaines de milliers de sites frauduleux, indétectables à l'œil nu y compris pour des spécialistes. Le 24 novembre 2021, le ministère de l'économie et des finances a ordonné le déréférencement de la plateforme numérique WISH, jugée frauduleuse. Si cette sanction inédite est un premier pas à saluer, la prise en compte et lutte contre ces fraudes paraît extrêmement faible au regard de l'ampleur des dommages précédemment mentionnés. C'est pourquoi, il le remercie de lui indiquer quels sont les moyens mis en œuvre pour lutter contre cette fraude internet et les objectifs fixés en la matière.

Entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement prévue dans la loi de finances pour 2021

25897. – 16 décembre 2021. – **Mme Nicole Bonnefoy** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** au sujet de l'entrée en vigueur de la réforme de la taxe d'aménagement (TA) prévue dans la loi de finances pour 2021. Cette taxe est perçue par les communes ou les intercommunalités, les départements, la région Ile-de-France, la métropole de Lyon et la collectivité de Corse. La part départementale finance les dépenses des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) et les politiques de protection des espaces naturels sensibles (ENS). Elle joue ainsi un rôle fondamental en matière d'aménagement et de préservation de l'environnement. La réforme apporte des évolutions majeures dans la liquidation de la TA, son recouvrement et le titre de perception. Le fait déclencheur du paiement de la taxe ne sera plus la demande d'autorisation d'urbanisme mais l'habitabilité du bien. Mécaniquement, cela créera une période transitoire avec une baisse considérable de rendement et donc de ressources pour ses bénéficiaires. Sans remettre en cause la philosophie de la réforme, le manque d'anticipation de la période transitoire entre les deux modes de collecte de cette taxe, constitue un risque important pour les collectivités locales concernées et les CAUE. En effet, si cette réforme était mise en place, aux dates prévues, le décalage de versement sans compensation aucune, serait synonyme de graves difficultés financières pour les structures concernées et de quasi rupture du service rendu par les CAUE aux territoires. De plus, si la perception de la taxe d'aménagement a posteriori des travaux simplifie

l'action publique, la procédure de collecte n'est pas encore connue alors que le changement opéré exige un dispositif rigoureux pour garantir l'effectivité du retour d'information sur la fin des travaux. L'ordonnance prévue par l'article 155 de la loi précitée n'ayant pas été publiée, les garanties en matière de perception de recettes manquent encore et posent la question du report d'un an de la mise en place de cette réforme. Outre l'élaboration de l'ordonnance mentionnée, ce report permettrait de prévoir la période transitoire en concertation avec les acteurs concernés. Elle l'interpelle donc afin de demander le report en 2024 de la mise en place de cette réforme.

Petits résultats et gros profits de Sanofi

25906. – 16 décembre 2021. – **Mme Laurence Cohen** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'écart entre les profits de Sanofi et ses résultats en termes de vaccins et de traitements concernant la covid-19. Sanofi a enregistré une hausse de 338 % de ses bénéfices nets pour l'année 2020, portant son bénéfice annuel à 12,3 milliards d'euros. Si cette hausse est en partie liée à la vente des actions que l'entreprise détenait dans Regeneron à hauteur de sept milliards d'euros, cette vente seule n'explique pas comment Sanofi a pu dégager autant de bénéfices en une année, et ce alors même que les résultats n'ont pas été au rendez-vous : ni vaccin ni traitement anti-covid. Elle s'interroge sur les leviers qui ont permis à l'entreprise d'engranger autant de bénéfices. S'agit-il d'une augmentation des ventes, de marges plus importantes sur les médicaments, d'un accroissement des licenciements ? Si les ventes réalisées sur d'autres produits ont permis d'augmenter les bénéfices de l'entreprise, cette augmentation ne se retrouve pas dans les bulletins de salaires des salariés. Tandis que l'entreprise versera 4 milliards de dividendes à ses actionnaires en 2021, les secondes négociations annuelles obligatoires (NAO) entre les représentants et représentantes des salariés et la direction de l'entreprise ne consacrent qu'une augmentation collective de 1% des salaires. L'an dernier, le laboratoire avait annoncé quelque 1 700 suppressions de postes sur trois ans, dont environ un millier en France, des sites continuent d'être externalisés comme celui de Saint-Aubin-Lès-Elbeuf. Les grandes entreprises comme Sanofi ont pourtant reçu de nombreuses aides fiscales et des allègements de cotisations sociales depuis plusieurs années, dans ce contexte, il lui paraît inconcevable que cette entreprise continue de supprimer des emplois et choisisse de geler les salaires. Aussi, elle lui demande s'il peut lui indiquer précisément le montant des aides publiques perçues par Sanofi, et ce, au nom de la transparence. Elle lui demande également quelles actions il compte entreprendre à l'encontre de ce groupe, qui manifestement, profite de l'argent public et de la crise sanitaire pour s'enrichir, au détriment des salariés et de l'intérêt commun.

6862

ÉDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

Nécessité de développer la pratique sportive pendant la scolarité

25825. – 16 décembre 2021. – **M. Pascal Martin** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la nécessité de développer la pratique sportive pendant la scolarité. Les études sur la sédentarité ont le mérite d'être claires : 66 % des adolescents entre 11 et 17 ans ont un niveau de sédentarité élevé, dû à une période d'immobilisation devant les écrans supérieure à 2 heures par jour et à une faible activité physique, inférieure à une heure par jour. Selon la fédération française de cardiologie, comparés aux enfants d'il y a 40 ans, ceux d'aujourd'hui ont perdu 25 % de leurs capacités cardiovasculaires. L'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), dans son panorama santé de 2016, a relevé que seuls 14 % des garçons et 6 % des filles pratiquaient une activité physique quotidienne dans l'Hexagone (au moins une heure), plaçant le pays à l'avant-dernière place au sein de l'Union européenne. Une étude de la direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) a révélé que, entre 2009 et 2017, les chiffres de l'obésité ont augmenté notamment chez les filles et qu'ils sont marqués par de fortes inégalités sociales. Ainsi, 24 % des enfants d'ouvriers sont en surcharge pondérale et 8 % sont obèses, contre respectivement 12 % et 3 % des enfants de cadres. La situation est d'autant plus inquiétante que c'est pendant l'enfance que l'on construit son capital santé. Le confinement pendant la pandémie et l'absence d'activité physique ont fait baisser les capacités cognitives de l'enfant de 40 %. De façon générale, la pratique du sport reste encore très inégale dans les populations les plus âgées, les moins diplômées, les bas revenus et dans une moindre mesure, les personnes résidant hors des grandes agglomérations. On constate également que les départements les plus fragiles économiquement présentent une moindre densité d'équipements sportifs publics et d'associations permettant la pratique sportive. Un certain nombre de représentants du monde sportifs ont présenté des propositions qui permettraient d'augmenter significativement la pratique du sport des jeunes pendant leur scolarité. Ainsi, il pourrait être instauré quatre heures d'éducation physique et sportive obligatoire de la maternelle à la fin du lycée. Dans les mêmes conditions,

un module d'activité sportive serait créé à l'université à partir de la licence. Un coefficient revalorisé pourrait être appliqué aux épreuves d'éducation physique et sportive (EPS) aux examens tels que certificat d'aptitude professionnelle (CAP), baccalauréat... Ces mesures ne pourraient voir le jour sans être accompagnées par la création d'un observatoire des inégalités territoriales du sport et d'une nouvelle loi d'orientation et de programmation pour le sport, prévoyant entre autres que d'ici 2024, il soit construit dans nos territoires 1000 gymnases et piscines éco-responsables. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre pour remédier à cette situation.

Pénurie de professeurs de mathématiques

25840. – 16 décembre 2021. – **Mme Colette Mélot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports**, sur la pénurie de professeurs de mathématiques dans les établissements scolaires. En France, les mathématiques sont la matière mal aimée des élèves et les difficultés commencent dès le cours préparatoire (CP) selon les enquêtes menées par la direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (DEPP). Près de la moitié des élèves français sont considérés comme faibles par l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Ce constat appelle des solutions urgentes qui ont été amorcées avec le « Plan mathématiques » en 2019 mais qui demande un renforcement. Parallèlement, les établissements scolaires sont confrontés à des difficultés de recrutement des enseignants essentiellement dues au manque d'étudiants dans cette matière qui ne séduit plus. Résultat : on constate un nombre croissant de postes vacants auquel s'ajoute une baisse du niveau de compétences. Entre 2010 et 2020, le nombre de candidats au CAPES externe de mathématiques (certificat d'aptitude au professorat de l'enseignement du second degré) a chuté de 30 %. Une chute d'attractivité qui induit une difficulté croissante à recruter et impacte le processus de sélection. La rémunération est une cause évidente prise en compte dans le Grenelle de l'éducation avec la prime d'attractivité mise en place cette année et les revalorisations salariales annoncées. Mais le levier de la revalorisation salariale n'est pas la seule solution en particulier au vu des lacunes qui caractérisent la formation des enseignants. Aussi, elle lui demande quelles mesures urgentes il prévoit de mettre en œuvre pour améliorer significativement une situation très inquiétante et s'il compte s'inspirer des préconisations du rapport d'information sénatorial « Réagir face à la chute du niveau en mathématiques : pour une revalorisation du métier d'enseignant » publié en juin 2021.

Pouvoir d'achat des enseignants

25843. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Noël Guérini** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur la baisse de pouvoir d'achat des enseignants. L'annexe « Enseignement scolaire » au rapport général de la commission des finances du Sénat sur le projet de loi de finances pour 2022 souligne que les enseignants français ont perdu entre 15 et 25% de rémunération au cours des 20 dernières années. Les jeunes professeurs sont les moins bien lotis : un professeur de moins de 30 ans ne gagne ainsi en moyenne que 1806 euros nets par mois, soit 1,2 fois le salaire minimum de croissance (Smic), contre près de 1000 euros supplémentaires en fin de carrière. Les rémunérations des enseignants se situent d'ailleurs bien en dessous de la moyenne européenne, avec un salaire statutaire des enseignants du primaire et du secondaire après dix ou quinze ans de service inférieur d'au moins 15% à la moyenne de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les enseignants français passent pourtant davantage de temps devant leurs élèves que leurs collègues dans les autres pays européens : en moyenne, 900 heures en élémentaire contre 738 heures ; 720 heures au collège contre 660 heures. En conséquence, il lui demande comment améliorer une grille salariale si défavorable aux enseignants en début de carrière qu'elle constitue un véritable frein à l'attractivité du métier.

Manque d'accompagnants d'élèves en situation de handicap au collège Simone-Veil de Mandres-les-Roses

25888. – 16 décembre 2021. – **M. Christian Cambon** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** sur le manque de nomination d'accompagnants d'élèves en situation de handicap (AESH) au collège Simone-Veil de Mandres-les-Roses. Les AESH sont en charge de favoriser l'autonomie d'un élève en situation de handicap. Malheureusement, depuis la rentrée des classes, il manque trois accompagnants sur sept. Une pétition de 220 parents a été signée pour alerter sur cette situation insupportable. Ils n'ont pas eu de réponse ni d'accusé de réception de l'inspection académique ou du directeur académique des services de l'éducation nationale (IA-DASEN) du Val-de-Marne. De plus, le non-remplacement d'un professeur

en technologie dans ce collège pénalise également les élèves de 3ème dans la préparation de leur brevet des collèges et dans leur choix d'orientation. Il lui demande quels moyens financiers et humains il souhaite mettre en place pour assurer la scolarité de ces jeunes dans ce collège de Mandres-les-Roses.

Financement des temps périscolaires des accompagnants d'élèves en situation de handicap dans les écoles privées

25920. – 16 décembre 2021. – M. Philippe Paul s'étonne auprès de M. le ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports de l'absence de réponse à la question écrite n° 23873 intitulée "Financement des temps périscolaires des accompagnants d'élèves en situation de handicap dans les écoles privées". Il lui fait observer que cinq mois se sont écoulés depuis la publication de cette question au *Journal officiel* du 15 juillet 2021. Il lui en renouvelle donc les termes et lui demande d'y apporter réponse dans les meilleurs délais.

ÉGALITÉ FEMMES-HOMMES, DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

Accessibilité numérique pour les aveugles et malvoyants

25830. – 16 décembre 2021. – M. Rémy Pointereau attire l'attention de 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 la transposition de l'acte législatif européen sur l'accessibilité. La crise sanitaire de la covid-19 a accéléré la transformation numérique, en prônant une société sans contact dans laquelle les ressources et les outils en ligne se sont développés de manière exponentielle. Plus que jamais, les personnes en situation de handicap devraient pouvoir, en toute autonomie, se former, travailler, se cultiver, effectuer des démarches administratives, se soigner, utiliser les réseaux sociaux... ; bref, vivre et exercer une profession comme n'importe qui, y compris à distance et sans assistance. Or, force est de constater qu'elles sont victimes d'exclusion. Sur ce plan, l'échec de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a prouvé son inefficacité depuis dix-sept ans ; et l'État n'en finit pas de réviser à la baisse les exigences concernant ses propres services (soyons toutefois rassurés, il est possible de déclarer ses revenus en ligne et d'effectuer des virements sur impots.gouv.fr). Une circulaire soulignait le 17 septembre 2020 : « Malheureusement, les objectifs du législateur sont loin d'être atteints. Seules 13 % des 250 démarches administratives en ligne les plus utilisées par les Français prennent en compte l'accessibilité. La Commission européenne place la France au 19e rang sur les 27 pays de l'Union européenne pour l'accessibilité de ses services publics en ligne. » La situation n'a guère évolué depuis lors. Pourtant, au plan technologique, l'accessibilité numérique ne présente aucune difficulté. Elle n'induit pas de coûts significatifs sous réserve d'être anticipée. En outre, elle peut générer des richesses puisqu'elle incite à développer des solutions technologiques et permet d'accéder à de nouveaux marchés, comme celui des États-Unis, où la condition d'accessibilité numérique est exigée. Dans le cadre du plan de relance, ces perspectives méritent d'être soulignées. Alors les recours judiciaires commencent à se multiplier, le Conseil d'État vient d'être saisi par des citoyens handicapés excédés d'être victimes de l'inaccessibilité numérique. Le Gouvernement prévoit-il de transposer l'acte législatif européen sur l'accessibilité d'ici la fin de la XV^e législature ? C'est pourquoi il lui demande si le Gouvernement envisage de transposer l'acte législatif européen sur l'accessibilité d'ici la fin de la XV^e législature et s'il prévoit d'instaurer une autorité de contrôle et de sanctionner le défaut d'accessibilité afin de libérer le potentiel des femmes et des hommes qui désespèrent de bénéficier d'un numérique responsable.

Ouverture du champ des possibles professionnels des jeunes ruraux

25893. – 16 décembre 2021. – M. Jean-François Husson attire l'attention de 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 au sujet de l'ouverture du champ des possibles chez les jeunes ruraux. Aujourd'hui encore, et bien trop souvent, les jeunes ruraux restreignent et limitent leurs ambitions scolaires et leur avenir professionnel en grande partie à cause du manque d'informations dont ils disposent sur les choix de l'enseignement supérieur existant, et a fortiori, sur les formations dites sélectives. En 2016-2017, 44 % et 57 % des effectifs inscrits à HEC, Sciences Po Paris, ENS Ulm et l'École Polytechnique étaient des bacheliers franciliens (étude de l'institut des politiques publiques, Quelle démocratisation des grandes écoles depuis le milieu des années 2000 ?). S'ajoutent à cela des freins matériels dus à l'éloignement géographique des cursus du supérieur (logement, argent) ainsi que l'autocensure importante chez ces jeunes pour qui cet univers-là semble inaccessible. Or, la jeunesse rurale aspire bien souvent, car ancrée dans un territoire et dans une identité, à vivre loin des principaux centres urbains. C'est le

cas de 83 % des cadres franciliens qui envisagent une mobilité régionale. Ainsi, favoriser l'égal accès à l'enseignement supérieur c'est garantir à nos territoires et à leurs entreprises, dynamisme et vitalité : le vivier de talents parmi lequel elles peuvent recruter s'agrandit. Cette notion s'inscrit dans une réflexion plus large sur l'installation dans les territoires ruraux et sur notre système scolaire. En effet, le manque de services publics et de transports en commun desservant les territoires sont des freins importants à l'installation des jeunes. Enfin, les expériences professionnelles sont trop rares au lycée pour permettre à tous de faire un choix éclairé, les filières professionnelles trop dévalorisées pour que ce choix se fasse par envie et non par défaut et la reproduction sociale encore trop grande. Il lui demande alors de préciser les mesures qu'elle entend prendre pour garantir à l'intégralité des jeunes de nos territoires l'égalité devant l'information des cursus du supérieur et l'équité face aux difficultés qu'incombe l'éloignement géographique (logements, etc).

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

Investissements dans l'enseignement supérieur

25827. – 16 décembre 2021. – M. Pascal Allizard attire l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation à propos de la stratégie d'investissement dans l'enseignement supérieur. Il rappelle que le nombre d'étudiants dans l'enseignement supérieur français n'a cessé d'augmenter, et la part du produit intérieur brut (PIB) consacré à l'enseignement supérieur place la France dans une position moyenne au sein de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Comme le relève une récente étude du conseil d'analyse économique, la dépense par étudiant baisse cependant tendanciellement depuis les années 2010 et les différentes formations sont dotées de moyens très inégaux. Les inégalités d'accès aux études supérieures et aux types de formation en fonction du niveau social sont encore très importantes : moins de 30 % des enfants issus de familles modestes accèdent à l'enseignement supérieur, contre près de 90 % parmi les plus aisés. L'étude présente plusieurs pistes d'investissements permettant d'améliorer l'efficacité et l'équité de l'enseignement supérieur telles que l'augmentation des moyens en licence et en master, la revalorisation des bourses, l'amélioration de l'accès au logement étudiant... Par conséquent, il souhaite savoir quelles suites le Gouvernement entend donner à ces différentes recommandations du conseil d'analyse économique.

6865

Devenir du brevet de technicien supérieur en analyses de biologie médicale

25866. – 16 décembre 2021. – M. Cyril Pellevat attire l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation sur le devenir du brevet de technicien supérieur (BTS) analyses de biologie médicale. Il apparaît que le BTS analyses de biologie médicale sera prochainement transformé en licence et qu'il se déroulera donc sur 3 ans. Ce changement est positif puisqu'il permettra de faire rentrer ce diplôme sous les accords de Bologne de 1999. Cependant, un passage à un diplôme de niveau licence signifie que celui-ci sera désormais rattaché au ministère de l'enseignement supérieur et non plus de l'éducation nationale, et donc qu'il dépendra des universités et non plus des lycées. Ce changement aura alors des effets négatifs sur les lycées qui hébergeaient ce BTS. Les régions ont notamment investi à hauteur de 40% pour le matériel nécessaire au BTS et des postes d'enseignants risquent d'être impactés. De surcroît, le choix de l'université n'est pas toujours le plus adapté pour les élèves qui ont parfois besoin de plus d'encadrement et cela peut également leur poser des difficultés en terme de transport, de logement et de pouvoir d'achat. Par ailleurs le manque de moyens financiers et de places dans les universités compliquera encore davantage les choses. Les territoires risquent également fortement d'être impactés. Une centralisation des étudiants en analyses de biologie médicale dans les grandes villes où se trouvent les universités risquent de réduire le nombre de stagiaires et d'employés de ce secteur dans les territoires, ce qui est particulièrement problématique pour ceux qui sont des déserts médicaux. Cela est notamment le cas de la Haute-Savoie. En outre, l'offre locale de formations supérieures sera largement réduite. Une des solutions pouvant permettre de pallier cette problématique serait la création d'instituts de formations de techniciens supérieurs en analyses de biologie médicale dans les lycées qui proposent déjà ce BTS. Aussi, il lui demande si cette volonté de transformer ce BTS en licence est confirmée et, si tel est le cas, il souhaite savoir s'il est envisageable de mettre en œuvre cette solution pour éviter un impact trop important sur les lycées, les territoires et les élèves.

Difficulté des études de médecine en France entraînant le départ des étudiants à l'étranger

25874. – 16 décembre 2021. – M. Bruno Rojouan attire l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation sur le mouvement des étudiants en médecine qui quittent le pays pour se former à l'étranger. Nul n'est utile de préciser à quel point les études de médecine font partie des

formations les plus difficiles en France. Au cours des dernières réformes, il a été décidé de mettre fin à l'ancien fonctionnement du cursus en supprimant notamment la première année commune des études de santé (PACES) et surtout de mettre fin à la possibilité de redoubler. Dorénavant, à la fin de la première année de médecine, les étudiants doivent passer un concours leur permettant de s'orienter vers médecine, maïeutique, odontologie, pharmacie ou kinésithérapie. Cependant, malgré les réformes et les avancées, la profession de médecin reste difficilement accessible, décourageant ainsi de nombreux étudiants. Cette situation a pour conséquence de pousser certains étudiants à partir à l'étranger pour réaliser leurs études de médecine dans des universités où le cursus est moins difficile. Ce mouvement est d'ailleurs favorisé par la durée des formations. Lorsqu'il faut compter neuf années d'études en France pour devenir médecin généraliste, il faut en compter six en Espagne et seulement quatre aux États-Unis. Alors que la présence médicale ne fait que décroître dans les territoires ruraux, mais aussi dans certaines grandes villes, la demande en matière médicale quant à elle, ne cesse de croître. Le déséquilibre de la situation entraîne une pénurie de médecins et ce, pour les raisons précédemment exposées mais également du fait du nombre trop limité de places en médecine. Cette situation entraîne le départ de nos étudiants forcés de quitter le pays pour réaliser leur rêve de devenir médecin. Aujourd'hui, il est important de trouver des solutions pour maintenir l'attractivité des enseignements français en la matière. Ainsi, il souhaite savoir quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en place afin de remédier à cette problématique.

EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Vaccination des Français à l'étranger

25853. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Pierre Bansard** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur la vaccination des Français à l'étranger. En août 2021, au terme d'un appel d'offres, le Gouvernement a chargé International SOS d'accélérer la vaccination contre le covid-19 de millions de Français de l'étranger. Depuis 6 mois, cette société est donc responsable de la coordination des campagnes de vaccination menées auprès des communautés françaises à l'étranger. Dans de nombreux pays, aucun vaccin reconnu par l'agence européenne des médicaments (EMA) n'est proposé. Dans d'autres, l'administration d'une troisième dose - bientôt obligatoire en France pour l'obtention du passe sanitaire - n'est pour le moment pas prévue. Il lui demande dans quels pays des vaccins sont actuellement acheminés pour les ressortissants français et si de nouvelles campagnes sont envisagées, notamment après l'apparition du variant Omicron. Il souhaiterait connaître la stratégie vaccinale pour les mois à venir. Il voudrait savoir si des zones prioritaires de distribution ont été retenues par le ministère de l'Europe et des affaires étrangères et le cas échéant les critères retenus. Enfin, il l'interroge sur le suivi par le ministère des actions d'International SOS dans le cadre de ce marché public, ainsi que sur les relations entre International SOS et les postes diplomatiques dans lesquels des vaccins sont livrés.

Accord de réciprocité du permis de conduire entre la France et le Chili

25854. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Pierre Bansard** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'accord de réciprocité du permis de conduire entre la France et le Chili. Lors d'une rencontre entre le ministre des affaires étrangères chilien et son homologue français en décembre 2020, des négociations avaient été initiées pour préparer un protocole d'accord, qui à ce jour n'a toujours pas été établi. Ce type d'accord intergouvernemental suit un processus long, nécessitant plusieurs allers-retours entre les parties. Après signature des deux pays, des discussions plus techniques sont engagées concernant le type de permis et de véhicule concerné. L'accord ainsi complété doit être ratifié par les parlements des deux pays. Il lui demande où en est le protocole d'accord convenu entre la France et le Chili et souhaite savoir dans quel délai après sa signature celui-ci pourra être inscrit à l'ordre du jour de notre Parlement.

Pouvoir disciplinaire des ambassadeurs sur les personnels d'établissement homologué d'enseignement français à l'étranger

25869. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Yves Leconte** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'application de l'article 9 du décret n° 79-433 du 1^{er} juin 1979 relatif aux pouvoirs des ambassadeurs et à l'organisation des services de l'État à l'étranger. En effet, cet article dispose : « L'ambassadeur peut demander le rappel de tout agent affecté à sa mission et, en cas d'urgence, lui donner l'ordre de partir immédiatement. » A priori cela signifie que seuls les « agents affectés à une mission » auprès d'un ambassadeur seraient concernés, et non les « agents » exerçant un autre emploi à l'étranger ne dépendant pas hiérarchiquement de l'ambassadeur. Comme il peut être demandé le « rappel » de l'agent, cela confirmerait cette interprétation, et

laisse entendre que l'agent sera ainsi « rappelé » auprès de l'administration centrale du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, à Paris ou à Nantes selon les cas. De plus, le critère « d'urgence » n'est pas défini et semble être laissé à l'appréciation de l'ambassadeur. Enfin, on ignore si « l'ordre de partir immédiatement » concerne le fait de « partir » de l'emploi occupé par l'agent, ou bien de partir du pays étranger où l'agent exerce ses fonctions. Or, cet article a, il y a à peine quelques mois, servi de fondement à un ambassadeur pour intimier l'ordre de partir du poste et du pays où il exerçait à un directeur d'établissement homologué d'enseignement français à l'étranger. Cet établissement est donc géré par une association de gestion de droit local, qui se trouve donc être l'employeur du directeur d'établissement. Ce directeur est ainsi un fonctionnaire détaché du ministère de l'éducation nationale, auprès d'un établissement d'enseignement français à l'étranger homologué et relevant du droit local, et non un agent du poste diplomatique, du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, ou encore d'un établissement en gestion directe de l'agence d'enseignement français à l'étranger (AEFE). L'ambassadeur n'est donc pas ici l'autorité compétente en matière disciplinaire. Cette demande de l'ambassadeur a eu pour conséquence directe le licenciement du directeur d'établissement par l'association de gestion de l'école. Ainsi, il lui demande de préciser les contours de l'application de l'article 9 du décret n° 79-433 du 1^{er} juin 1979 précité. Il demande à ce que lui soit, en particulier, indiqué, d'une part, si cet article permet à l'ambassadeur d'exiger le départ de l'agent de son emploi, ou aussi de son pays de résidence, et d'autre part, si un ambassadeur peut faire application de cet article auprès d'un directeur d'établissement d'enseignement français à l'étranger simplement homologué (et donc sans qu'il n'existe de lien hiérarchique entre le chef de poste diplomatique et le salarié dont l'employeur est l'association de gestion de l'établissement), fonctionnaire détaché du ministère de l'éducation nationale, et salarié de droit local étranger.

Rapport spécial de l'Assemblée nationale concernant les crédits d'aide au développement consacrés à la Chine

25914. – 16 décembre 2021. – **M. Pierre Charon** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur les interrogations du rapporteur spécial de l'Assemblée nationale des crédits figurant à l'annexe numéro 5 du projet de loi de finances pour 2022 concernant l'aide au développement. Le rapporteur spécial déplore « une limite persistante de l'aide française, qui comprend encore trop peu de crédits à destination des pays prioritaires, tandis que la Chine, en passe de devenir la première puissance économique mondiale, reste un pays bénéficiaire de l'aide au développement ». Selon le rapporteur, en 2020, la Chine est le neuvième principal bénéficiaire de l'aide publique au développement (APD) bilatérale, devant des pays comme le Burkina-Faso ou le Cameroun. 371 millions d'euros ont été versés entre 2018 et 2020 dont 140 millions en 2020. Les frais de scolarité représentent une part non négligeable de l'aide à la Chine : pour l'année universitaire 2019-2020, 16 684 étudiants chinois étaient présents en France, le nombre le plus important hors pays du Maghreb. Or, la Chine devrait atteindre prochainement le rang de première économie mondiale. Pourtant elle bénéficie encore de l'aide publique au développement des pays de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le comité d'aide au développement (CAD) la considérant encore comme pays en développement. Il est temps de mener une action résolue auprès du CAD afin de modifier ces critères : au regard du niveau de développement de la Chine et de son influence grandissante dans un grand nombre de pays réellement en développement, il est impératif de considérer la Chine comme un pays développé. Il lui demande ses intentions pour recentrer l'aide au développement vers les pays qui en ont le plus besoin.

6867

INDUSTRIE

Situation des éditeurs et imprimeurs

25908. – 16 décembre 2021. – **M. Michel Dagbert** 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 éditeurs et imprimeurs. Ces derniers sont en effet actuellement confrontés à une pénurie de matière première, la pâte à papier. Celle-ci crée une véritable tension sur le marché du papier qui provoque une augmentation des prix. Par ailleurs, une part importante de la matière est redirigée vers la fabrication de carton d'emballage, notamment en raison de l'explosion des commandes en ligne. Cette situation se traduit par une augmentation des coûts et un allongement important des délais d'approvisionnement pour les imprimeurs et les éditeurs, les plus modestes d'entre eux étant particulièrement impactés. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre pour soutenir les secteurs de l'imprimerie et de l'édition.

INSERTION

Harmonisation frontalière de la formation « petite enfance »

25878. – 16 décembre 2021. – **Mme Catherine Belrhiti** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion, chargée de l'insertion** sur l'harmonisation des formations « petite enfance » entre la France et ses voisins européens. Actuellement, les contenus de ces formations sont différents entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg notamment. Pour un travailleur frontalier, la formation est différente et il est nécessaire de passer des équivalences et des tests de langues pour pouvoir travailler à l'étranger. Cette absence d'harmonisation nuit à la fluidité du marché du travail dans ce domaine – comme dans d'autres – entre la France et ses voisins direct où travaillent déjà de nombreux habitants du Grand Est. Elle lui demande quelles sont les positions du Gouvernement concernant d'éventuelles négociations entre nos pays visant à aboutir sur une définition commune du métier d'éducateur jeunes enfants, sur l'harmonisation du contenu et de la durée de la formation et sur l'émergence d'un diplôme avec un tronc commun permettant de travailler dans le pays de son choix sans avoir à passer d'équivalence supplémentaire.

INTÉRIEUR

Distributions de tracts politiques

25834. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles sont les règles applicables lorsqu'un maire souhaite interdire les distributions de tracts politiques dans une rue ou sur un marché.

Routes départementales

25839. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fait que le département est le gestionnaire des routes départementales. Cependant en agglomération, les communes ont également un pouvoir de police de la circulation. Si à l'intérieur d'une agglomération des dommages sont causés à un véhicule en raison d'encombrements qui n'ont pas été enlevés ou en raison d'aménagements défectueux, il lui demande qui du département ou de la commune doit assurer la responsabilité à l'égard des tiers.

Convocation des conseils syndicaux

25842. – 16 décembre 2021. – **M. Olivier Rietmann** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur les modalités de convocation des conseil syndicaux des syndicats départementaux d'énergie qui regroupent plusieurs centaines de délégués représentant leurs communes. Cette particularité peut provoquer une trop faible participation empêchant l'atteinte du quorum, compliquant ainsi l'action du syndicat. C'est pourquoi il le remercie de bien vouloir lui indiquer dans quelles conditions les statuts d'un syndicat peuvent disposer qu'un deuxième conseil syndical peut être convoqué dans le prolongement immédiat du premier.

Conditions d'entrée sur le territoire national

25855. – 16 décembre 2021. – **Mme Évelyne Renaud-Garabedian** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions d'entrée sur le territoire national. En raison de l'apparition du nouveau variant Omicron et de la progression de la cinquième vague, les règles à l'arrivée en France ont été durcies. Ainsi les voyageurs, même vaccinés, de retour d'un pays extérieur à l'Union européenne doivent présenter un test PCR ou antigénique négatif de moins de 48 heures lors de l'embarquement pour la France. Or dans de nombreux pays, il est impossible de trouver des test PCR ou antigéniques avec des résultats assurés en moins de 2 jours, empêchant ainsi tout voyage vers la France. Par conséquent, elle lui demande si la validité des tests peut être adaptée à la réalité des pays et allongée dans les pays où le délai moyen d'obtention des résultats des tests est supérieur à 48 heures.

Impôts locaux sur habitation inoccupée

25861. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le cas d'une personne très âgée qui, compte tenu de son état, quitte son habitation pour une maison de retraite. Il lui demande si elle est tenue malgré tout, de payer la taxe foncière, la taxe d'habitation et la taxe (ou redevance) d'enlèvement des ordures ménagères pour l'habitation qui n'est plus occupée.

Conséquences négatives du développement de l'urbex en France

25873. – 16 décembre 2021. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés liées au développement de l'urbex en France. Le terme « Urbex » vient de l'articulation des mots anglais « urban » et « exploration ». Les personnes qui s'adonnent à cette activité s'introduisent dans des lieux abandonnés dont l'accès est interdit pour les visiter et parfois pour y faire des vidéos à fins de diffusion sur les réseaux sociaux. L'article 226-4 du code pénal condamne pourtant « l'introduction dans le domicile d'autrui à l'aide de manœuvres, menaces, voies de fait ou contrainte, hors les cas où la loi le permet ». Bien qu'illégale, cette activité fait l'objet de nombreuses vidéos sur les plateformes telles que youtube, ce qui attire de plus en plus de personnes. De plus, outre le fait que cette activité soit dangereuse, elle entraîne surtout de nombreux vols et dégradations dans les lieux en question. Or, l'article 311-3 du code pénal énonce que « le vol est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende » et l'article 322-1 du code pénal que « la destruction, la dégradation ou la détérioration d'un bien appartenant à autrui est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende, sauf s'il n'en est résulté qu'un dommage léger ». Pour autant, cette activité est en plein essor et ce, malgré la répression et les interdictions. La présence de technologies de surveillance, de voisins aux aguets ou même de vigiles ne dissuade d'ailleurs pas ces « explorateurs ». De plus, certaines de ces vidéos ont incité des personnes malveillantes, qui avaient repéré des tableaux ou autres objets de valeur, à s'introduire dans les lieux filmés pour y dérober ces biens. Les exemples de cambriolages sont nombreux, en 2019, le château de Steene, dans le nord de la France, faisait l'objet d'un cambriolage. Lors de son arrestation, l'auteur des faits arguait qu'il était présent pour faire de l'urbex alors que l'enquête démontra qu'il était en train de soustraire des objets de grande valeur. Aujourd'hui, il semble important de mettre en place des moyens visant à protéger ces endroits et leur patrimoine. En effet, bien qu'abandonnés, cela ne justifie pas les intrusions et les atteintes portées à ces lieux. Ainsi, il souhaite savoir quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en place afin de remédier à cette problématique.

Augmentation des suicides au sein de la police en France

25875. – 16 décembre 2021. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur l'augmentation des suicides au sein des effectifs de la police du fait de la détérioration de leurs conditions de travail. Récemment, les études de la mutuelle des forces de sécurité (MGP) démontrent que 24 % des policiers se disent confrontés à des pensées suicidaires. En 2019, les statistiques de la police nationale constatent le suicide d'une cinquantaine de policiers, ce qui équivaut à une hausse de 60% par rapport à l'année précédente. Alors que les forces de l'ordre rencontrent de plus en plus de difficultés, les moyens mis en place pour pallier cette situation sont insuffisants. Les services de police doivent accomplir leur mission dans des conditions de travail compliquées, passant par le manque de moyens financiers et matériels, jusqu'au manque de reconnaissance des institutions et des administrés, sans compter également l'augmentation des violences dont ils font l'objet. L'état psychologique des policiers se dégrade, incitant certains à recourir au suicide. La cinquième table ronde du Beauvau de la sécurité le souligne clairement : « nos forces de sécurité sont fortement touchées par le suicide. La proportion [...] de policiers qui mettent fin à leurs jours est plus élevée que la moyenne de la population ». La ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur fait état d'une « charge émotionnelle importante, qui peut conduire à une forme d'épuisement professionnel, psychologique et physique ». Le constat est affligeant et pose la question de savoir comment nos policiers peuvent-ils nous protéger si nous ne sommes pas capables de les protéger. Aujourd'hui, il est important d'agir et de mettre en place les moyens suffisants pour lutter contre l'augmentation des suicides policiers. Ainsi, il souhaite savoir quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en place afin de remédier à ces drames humains.

Formation linguistique pour les forces de l'ordre

25876. – 16 décembre 2021. – **Mme Catherine Belrhiti** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la formation des gendarmes et policiers en matière linguistique. En cas d'accident impliquant un Allemand et un Français, les gendarmes ou policiers ne sont bien souvent pas en capacité de parler allemand, anglais, espagnol ou italien, ce qui constitue un handicap à une bonne communication dans de telles situations. Au gré des mutations, les personnels se retrouvent dans des départements frontaliers dans lesquels ils n'ont pas les attaches familiales ou scolaires qui auraient pu les conduire à être familiarisés avec les langues étrangères frontalières. Elle lui demande dans quelle mesure le ministère de l'intérieur peut faire avancer la formation linguistique des forces de l'ordre, particulièrement utile dans les départements frontaliers.

Évolution des critères de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle en cas de phénomène de retrait-gonflement des argiles

25886. – 16 décembre 2021. – **M. Serge Babary** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la nécessité de faire évoluer les critères de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle en cas de phénomène de retrait-gonflement des argiles. La reconnaissance ou non de l'état de catastrophe naturelle relève de la compétence d'une commission interministérielle qui se prononce sur l'intensité anormale de l'agent naturel à l'origine des dégâts et non sur les dégâts eux-mêmes. Dans le cas du phénomène de sécheresse, la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle s'appuie sur des critères techniques établis par le bureau de recherche géologique et minières et par Météo-France qui fournit un rapport annuel national au printemps de l'année n+1 de la sécheresse étudiée. La reconnaissance suppose que soient caractérisées, d'une part, la présence sur la commune de sols sensibles à l'aléa de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols et d'autre part une sécheresse anormale. Il est important de faire évoluer la méthode de caractérisation de l'anormalité du phénomène afin d'y intégrer des critères géotechniques mais aussi la notion de cumul de phénomènes de sécheresse. Il pourrait également être envisagé de mettre en place des stations météorologiques locales qui viendraient enrichir et préciser les connaissances et informations théoriques transmises par Météo-France. En outre, en cas de non reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle, la possibilité pourrait être donnée au maire de saisir un expert judiciaire indépendant afin qu'il examine les sols et les constructions sinistrées. Il pourrait alors bénéficier d'un droit au réexamen de la situation de sa commune aux vues des résultats de cette expertise. Aussi, il souhaite connaître la position du Gouvernement sur ces propositions et aussi savoir si une modification des critères de reconnaissance de l'état en catastrophe naturelle est envisagée.

Droit d'expression des conseillers d'opposition dans les bulletins d'information

25909. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le fait que dans les grandes collectivités territoriales (communes de plus de 1 000 habitants, départements, régions), le code général des collectivités territoriales prévoit que lorsque les collectivités publient un bulletin d'information, les élus de l'opposition ou les groupes d'élus doivent disposer d'un espace réservé. Il lui demande si la notion de bulletin d'information exige qu'il y ait un caractère de périodicité ou si un bulletin ou un fascicule d'information générale ponctuel est également concerné. Par ailleurs, lorsque l'exécutif d'une collectivité territoriale publie des publicités pour vanter son action dans la presse locale, il lui demande si les élus de l'opposition ont également un droit d'expression.

Modalité du vote lors de la tenue des réunions en visioconférence

25910. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le cas où une collectivité territoriale organise la réunion de son conseil par visioconférence. Dans la mesure où le scrutin public est obligatoire dans des conditions « garantissant sa sincérité », il lui demande si le maire ou le président de la collectivité peut décider que pour chaque vote, le responsable de chaque groupe politique exprimera le sens du vote de l'ensemble des élus du groupe, seuls les élus n'étant pas d'accord avec leur groupe pouvant voter séparément. Dans la mesure où ce système ne permet pas de distinguer la situation d'un membre du groupe qui se serait absenté (délibérément ou non) pendant une partie de la séance, il lui demande si une telle pratique est légale quant à la sincérité du vote. Plus généralement, il lui demande si ce type de délégation de vote par groupe est légal car cela revient alors à ce que le président de groupe soit implicitement porteur d'un grand nombre de pouvoirs.

Agents recenseurs

25912. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si dans une commune, un conseiller municipal peut être désigné comme agent recenseur.

JUSTICE

Pénurie dans la profession de magistrat en France

25872. – 16 décembre 2021. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice** sur la pénurie que rencontre la profession de magistrat. En 2018, la bâtonnière de Paris dénonçait déjà un manque criant de magistrats. L'union syndicale des magistrats (USM) a publié, en 2015, un livre blanc sur la

souffrance au travail des magistrats, qu'elle a mis à jour en novembre 2018. Dans ce « témoignage » sur la profession, elle met le doigt sur un véritable « état d'alerte ». En effet, « le fonctionnement des juridictions sur l'ensemble du territoire est largement obéré par un sous-effectif chronique. Les conséquences des recrutements très faibles aux trois concours d'entrée à l'école nationale de la magistrature, [...], se répercutent durement sur toutes les juridictions du territoire ». Si des moyens ont été mis en œuvre pour créer de nouveaux postes au cours des années précédentes, le manque d'effectifs demeure toujours un problème en France. Cette pénurie de magistrats entraîne avec elle de lourdes conséquences puisque l'on assiste à une surcharge considérable de travail pour les magistrats, entraînant notamment épuisement des professionnels et lenteurs dans le traitement des affaires. À cet égard, la direction de l'information légale et administrative (DILA), sur le site « vie-publique.fr », indiquait que « de nombreux procès en France peuvent être qualifiés de déraisonnablement longs. À titre d'exemple, en 2019 le délai moyen pour obtenir une décision de justice était de 6,2 mois devant le juge d'instance, de 9,4 mois devant le tribunal de grande instance, de 14,5 mois devant le conseil de prud'hommes, de 14 mois devant la cour d'appel et de 15,5 mois devant la Cour de justice de l'union européenne et de deux ans devant la Cour européenne des droits de l'homme ». La situation est critique puisque « des magistrats expérimentés expriment leur volonté de quitter la magistrature soit en démissionnant, soit en prenant leur retraite le plus tôt possible », signale l'USM. Bien que 1 000 postes de juristes assistants aient été ouverts avec des renforts de greffe pour désengorger les tribunaux en 2021, on peut toujours déplorer un manque significatif de magistrats. La situation nécessite davantage de professionnels. Ainsi, il souhaite savoir si le Gouvernement a pris conscience de ces difficultés et quelles dispositions il compte mettre en place afin d'y remédier.

MÉMOIRE ET ANCIENS COMBATTANTS

Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant 65 ans

25881. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Baptiste Blanc attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants, sur l'inégalité de traitement entre les veuves d'anciens combattants. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2021, les veuves d'anciens combattants peuvent bénéficier de l'attribution de la demi-part fiscale à compter de leurs 74 ans si l'ancien combattant est décédé entre 65 et 74 ans. Sont donc exclues de cette mesure fiscale toutes les veuves dont le conjoint, ancien combattant, est décédé avant 65 ans. Touchées plus jeunes par le veuvage, elles sont donc doublement pénalisées. Cette mesure est, de ce fait, illogique et injuste. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre afin de corriger les disparités de traitement entre ces veuves.

Dégradations commises sur le mémorial de la France combattante au Mont-Valérien

25901. – 16 décembre 2021. – M. Yves Détraigne souhaite appeler l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants sur les récentes dégradations commises sur le mémorial de la France combattante au Mont-Valérien. Il souhaite, par la présente, condamner avec la plus grande fermeté, ces détériorations sur ce bâtiment sacré où vient d'être inhumé le lieutenant Hubert Germain, dernier compagnon de la Libération, et où repose aussi parmi d'autres glorieux soldats de la Seconde Guerre mondiale, le Rémois Georges Brière. C'est un acte odieux et irrespectueux envers des combattants tombés au champ d'honneur par le sang versé et dont les noms sont à jamais dans le cœur de la mémoire de la nation. Par conséquent, il lui demande que le Gouvernement prenne toute sa part pour s'assurer que le ou les auteurs de cet acte soient identifiés au plus vite et qu'ils en répondent devant la justice.

PERSONNES HANDICAPÉES

Retard de la France en matière d'accessibilité des services publics en ligne pour les personnes handicapées

25836. – 16 décembre 2021. – Mme Catherine Dumas attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur le retard de la France en matière d'accessibilité des services publics en ligne pour les personnes handicapées. Elle indique que, sur les 250 démarches administratives les plus utilisées par les Français, 15 % seulement respectent les normes d'accessibilité. Il en résulte une fracture numérique dont les effets concernent, notamment, l'éducation, l'apprentissage, la formation professionnelle, l'emploi, l'accès aux soins et à la culture. Elle rappelle qu'il existe une obligation, avec l'article 47 de la loi n° 2005-

102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, de rendre accessibles aux personnes handicapées, les services et outils en ligne destinés au public. Elle précise que cette obligation concerne, notamment, les sites internet, intranet, extranet, les applications mobiles, les progiciels et le mobilier urbain numérique de l'État, des collectivités territoriales et des grandes entreprises mais que, en toute impunité, la plupart des acteurs économiques, y compris les services publics, ne respectent pas cette loi. Elle note que, à l'aube de la présidence française du Conseil de l'Union européenne, la Commission européenne place la France au 19^e rang des 27 pays de l'Union européenne pour l'accessibilité de ses services publics en ligne. L'organisation des nations unies (ONU) observe également que la France ne respecte pas les engagements qu'elle a pris en matière d'accessibilité numérique. Elle souhaite donc savoir si la prochaine transposition en droit français de l'acte législatif européen sur l'accessibilité, d'ici au 28 juin 2022, ne serait pas l'occasion pour la France de rattraper son retard.

RELATIONS AVEC LE PARLEMENT ET PARTICIPATION CITOYENNE

Réponses du Gouvernement aux questions écrites

25833. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement et de la participation citoyenne** sur le fait que selon les statistiques des services du Sénat, seulement 19,5% des questions écrites ont reçu une réponse dans le délai réglementaire de deux mois, 55,6% ont obtenu une réponse au bout d'un délai beaucoup plus long pouvant parfois dépasser un an et 24,9% n'ont jamais obtenu de réponse. Parmi les ministères destinataires d'un grand nombre de questions écrites, certains tels que l'agriculture, l'économie ou l'intérieur ont des taux relativement satisfaisants. D'autres, notamment le ministère de la santé, font preuve d'une négligence regrettable. Enfin, il est inadmissible de constater que les ministères les plus désinvoltes sont souvent ceux qui pourtant sont destinataires d'un très petit nombre de questions. C'est en particulier le cas du ministère des affaires européennes. Toutefois, de manière globale, on assiste à une dérive importante de la part pratiquement de tous les ministères. Ainsi, lors des trois derniers journaux officiels de questions (publications des 18 et 25 novembre et du 2 décembre 2021) certains ministères n'ont même pas fourni une seule réponse à des questions écrites. Lors d'une récente réunion de la conférence des présidents, ce problème a été soulevé par le président du Sénat qui a protesté auprès du représentant du Gouvernement. Il lui demande si dans une logique du respect du pouvoir exécutif à l'égard du pouvoir législatif, le Gouvernement envisage de remédier à ces carences assez scandaleuses, notamment en faisant en sorte que les ministères désinvoltes se comportent plus correctement avec les élus de la Nation.

6872

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

Traitement des infirmiers libéraux dans les centres de vaccination contre la covid-19

25826. – 16 décembre 2021. – **Mme Nadia Sollogoub** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le traitement des infirmiers libéraux investis dans les centres vaccinant contre la covid-19. Depuis le 8 novembre 2021, la rémunération forfaitaire des infirmiers libéraux est passée de 220 € à 168 € par demi-journée. Cette disposition, qui a provoqué l'étonnement de ces professionnels, a rapidement été suivie par un afflux de personnes dans les centres de vaccination à l'annonce d'une troisième dose obligatoire. Dans ce contexte, les infirmiers libéraux ont fait le constat d'un accroissement de travail dans les centres de vaccination, et de manière quasi concomitante, d'une baisse de leur rémunération de plus de 23 %. De plus, les personnes désireuses de se faire vacciner contre la grippe ont été incitées à se présenter dans les centres de vaccination contre la covid-19 munies de leur vaccin. Cependant les infirmiers libéraux, sollicités pour accomplir un tel acte en centre de vaccination, n'ont pas été autorisés à facturer cette prestation. Baisse de rémunération, impossibilité de facturation, toutes ces conditions provoquent chez ces professionnels déception et découragement. En conséquence, elle lui demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en œuvre pour regagner la confiance des infirmiers libéraux et leur accorder la reconnaissance qu'ils méritent.

Prise en charge des traitements préventifs de la migraine

25832. – 16 décembre 2021. – **Mme Laurence Garnier** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur le remboursement des traitements contre la migraine. En effet, en France, 45 000 migraineux ayant épuisé tous les traitements existants se retrouvent sans soin alors même que 23 pays d'Europe remboursent de

nouveaux traitements : les anti-calcitonin gene-related peptide (CGRP). Les anti-CGRP, ou anticorps monoclonaux ciblant le CGRP, sont une nouvelle classe de médicaments réellement basée sur un des mécanismes de la migraine. Ils permettent à de nombreux patients de retrouver une vie normale. À la douleur persistante s'ajoutent souvent les nausées, vomissements, perte de poids, vertige et donc dépression. Le traitement des anti-CGRP est le seul à offrir un effet bénéfique permettant de diminuer considérablement les fortes migraines. Toutefois le coût important ne peut être supporté par les malades qui en ont vraiment besoin. Actuellement, deux produits sont commercialisés en pharmacie au prix moyen de 250 € et non remboursés. Seuls les plus aisés peuvent ainsi traiter leur migraine. Elle souhaite savoir si des négociations sont en cours afin que ces traitements soient pris en charge par l'assurance maladie pour les patients atteints de migraine sévère.

Enseignements tirés de l'expérimentation menée sur le remboursement de consultations de psychologues

25835. – 16 décembre 2021. – M. Cyril Pellevat attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur les enseignements tirés de l'expérimentation menée par la caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM) sur le remboursement de consultations de psychologues. Le Président de la République a récemment annoncé que les consultations de psychologues seront remboursées, mais à de nombreuses conditions : souffrir d'une anxiété ou dépression légère à modérée, obligation de se faire prescrire les consultations par un médecin, une limite de 8 séances, un remboursement limité à 40 euros pour la première séance de bilan et à 30 euros pour les suivantes, etc. Si la volonté de rembourser les séances avec des psychologues est louable et pourrait éventuellement permettre une meilleure prise en charge de la santé mentale ainsi qu'une baisse des dépenses publiques de santé d'après un rapport de la Cour des comptes, certaines de ces conditions interrogent. En effet, l'adhésion des psychologues au dispositif, faute d'un remboursement à la hauteur des tarifs qu'ils pratiquent habituellement, est peu probable, et d'autre part, l'obligation de prescription par un médecin pourrait induire des frais supplémentaires pour l'assurance maladie et donc ne pas permettre d'atteindre l'objectif de baisse des dépenses. D'autant plus que les psychologues, de par leur formation, sont déjà tout à fait à même d'orienter un patient pour lequel un suivi psychologique ne serait pas adapté, et que de nombreux territoires souffrent d'un manque de médecins qui pourrait entraver l'accès aux consultations. Une expérimentation avait été menée dans quatre départements sur l'opportunité de rembourser les consultations de psychologues. Il souhaiterait donc savoir quel en a été le bilan et si des enseignements ou adaptations en ont été tirés. Il lui demande si les usagers et les psychologues avaient adhéré au dispositif, si les consultations étaient de durée limitée du fait du montant peu élevé des remboursements, si les psychologues ayant pris part à l'expérimentation ont estimé qu'ils avaient pu prendre correctement en charge leurs patients malgré ces considérations et si ces derniers étaient satisfaits du dispositif. Il souhaite savoir également si les médecins, les psychologues ou les patients ont estimé que la prescription était superflue, si les centres médico-psychologiques (CMP) de ces départements avaient été désengorgés et enfin quelles considérations ont guidé le choix des différents critères qui seront imposés.

6873

Situation des travailleurs sociaux

25844. – 16 décembre 2021. – M. Éric Bocquet attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur la situation des travailleurs sociaux. Un mouvement de grève particulièrement suivi a en effet traversé la profession le 7 décembre 2021. Ce mouvement révèle au grand jour une profession à bout de souffle et une grande souffrance au travail. Ils sont 1,2 million de salariés à accompagner 10 millions de citoyens fragiles et vulnérables. Or ils ne sentent absolument pas reconnus alors qu'ils s'investissent et s'engagent avec force dans leur métier. Les conditions de travail se dégradent, les salariés subissent un stress de plus en plus aigu, vivent le manque de reconnaissance, ont des bas salaires, sont démotivés, fatigués et se sentent de plus en plus isolés. De plus, les métiers du social peinent aujourd'hui à recruter. C'est une crise qui menace des services entiers. L'on compte 65 000 postes vacants et 150 000 départs à la retraite sont programmés d'ici 2025. Leurs préoccupations sont donc particulièrement légitimes, d'autant qu'en bout de chaîne ce sont évidemment les personnes suivies et donc les plus fragilisées qui subissent de plein fouet ces difficultés. Les salariés portent des revendications fortes, comme une revalorisation salariale d'au moins 300 euros, l'arrêt des suppressions de postes, mais aussi des moyens humains, matériels et financiers supplémentaires à la hauteur des enjeux et permettant d'assurer une prise en charge digne des usagers et des familles. C'est pourquoi il lui demande si le Gouvernement compte prendre en considération ces revendications.

Nouveaux traitements non remboursés contre la migraine

25845. – 16 décembre 2021. – **M. Yannick Vaugrenard** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les nouveaux traitements non remboursés contre la migraine. En France, ce sont environ 7 à 8 millions de Français qui sont concernés par les migraines, dont environ 50 000 sont atteints par des migraines sévères. La migraine sévère est une maladie très invalidante pour les patients, tant dans leur vie personnelle que professionnelle. Aujourd'hui, 45 000 personnes migraineuses ont épuisé les traitements existants et souffrent sans prise en charge. De nouveaux traitements existent pourtant et permettent à ces personnes de retrouver une vie normale. Les anti-CGRP, ou anticorps monoclonaux ciblant le CGRP, sont en effet une nouvelle classe de médicaments réellement basée sur un des mécanismes de la migraine. 23 pays d'Europe remboursent de nouveaux traitements mais ce n'est pas le cas en France. Actuellement, deux produits sont commercialisés en pharmacie au prix moyen de 250 € non remboursés. Une fois de plus, seules les personnes les plus aisées peuvent avoir accès à ces traitements, ce qui conduit à une médecine à deux vitesses, cela n'est pas admissible. Il lui demande donc de bien vouloir étudier la prise en charge par la sécurité sociale de ces nouveaux traitements pour les patients atteints de migraine sévère.

Ségur de la santé et fonctionnaires exerçant en résidences autonomie

25848. – 16 décembre 2021. – **M. Éric Gold** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'exclusion des fonctionnaires territoriaux travaillant en résidences autonomie publiques des dispositifs d'aides du Ségur de la santé. Ces agents accompagnent au quotidien les personnes âgées, fragiles et vulnérables. Au même titre que le personnel soignant au sein des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD), ces fonctionnaires territoriaux ont vu leur charge de travail s'accroître et se complexifier avec la crise sanitaire. Cependant, ils n'appartiennent pas à la fonction publique hospitalière et ne travaillent pas dans une structure médicalisée. Pour cette raison, ils n'ont été concernés ni par les primes ni par la revalorisation salariale versées par l'État afin de saluer les efforts sans précédent des agents publics. Cet état de fait crée une situation d'autant plus incompréhensible que parfois, un agent peut être amené à travailler à la fois dans un EHPAD et une résidence autonomie gérés par le même centre communal d'action sociale. Outre une iniquité de traitement, ces résidences courent le risque de voir partir leurs personnels, sachant que ces métiers sont déjà en tension. Il souhaite donc connaître la position du Gouvernement sur un possible élargissement du dispositif financier mis en place par le premier volet du Ségur de la santé à l'ensemble des agents exerçant dans ce type de résidences.

Accorder davantage de reconnaissance à la profession des infirmiers de bloc opératoire

25852. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-François Husson** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** au sujet de la pénurie de personnels soignants dans les hôpitaux et plus particulièrement au sein de la profession des infirmiers de bloc opératoire (IBODE). Aux côtés des chirurgiens, des anesthésistes et des infirmiers anesthésistes, les IBODE sont un maillage essentiel du parcours de soins opératoires. Ils jouent un rôle majeur dans la prise en charge préalable des patients et exercent en réalité un triple métier pendant les opérations : « circulantes », « instrumentistes » et « aides-opératoires ». Ils ont également été fortement mobilisés lors des différentes vagues épidémiques, dans les services de médecine interne et de réanimation, et lors des accalmies successives où les opérations précédemment déprogrammées reprenaient. Mais la profession est aujourd'hui au bord de la rupture, elle n'attire plus : de nombreux postes ne sont pas pourvus et des opérations doivent être annulées afin de pallier le manque de personnels. Le manque de reconnaissance en est l'une des raisons principales. Peuvent être IBODE des infirmiers ayant obtenu le diplôme de spécialisation, après avoir passé un concours et être retourné à l'école, ainsi que des infirmiers diplômés d'état faisant « fonction de ». Aussi, les 18 mois de spécialisation nécessaires à la suite des trois années d'école de soins infirmiers ne se traduisent pas par l'obtention du statut de master, comme c'est le cas pour les infirmiers anesthésistes. Ces deux facteurs entraînent de fait une dévalorisation statutaire et salariale pour ceux qui ont fait l'effort de se former pour se spécialiser. Cette différence incompréhensible et cette absence de reconnaissance entraînent frustration et désintérêt. À l'heure du Ségur de la santé et de la restructuration de notre modèle social, il est plus que nécessaire de revaloriser ces professionnels de l'hôpital public. Il lui demande alors de préciser les mesures qu'il entend prendre pour enfin accorder aux IBODE la reconnaissance statutaire et salariale qu'ils méritent afin que nos hôpitaux fonctionnent efficacement et que nous n'assistions plus à des déprogrammations aussi dangereuses qu'inacceptables.

Organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite

25863. – 16 décembre 2021. – **Mme Marie-Christine Chauvin** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'arrêté du 31 juillet 2012 relatif à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite, qui, en son article 6, énumère les conditions d'exercice pour les médecins chargés du contrôle médical de l'aptitude à la conduite mentionnés à l'article R. 226-2. Le I édicte que l'agrément est donné par le préfet du ressort du département dans lequel le médecin souhaite exercer. Le 2° du I de cet article fixe la limite d'âge. Il stipule que le médecin doit avoir moins de soixante-treize ans. Le IV énonce les cas où l'agrément prévu au I est abrogé par le préfet. Le 2° du IV prévoit explicitement que l'agrément est retiré dès l'âge de soixante-treize ans. Or, cette mesure pose certains problèmes dans les départements dits ruraux qui ont une pénurie de médecins agréments pour le contrôle médical de l'aptitude à la conduite. Ayant eu à connaître d'un dossier sur le département du Jura où un médecin agrément, ayant reçu son agrément pour cinq ans, s'est vu notifier la suspension dudit agrément par la préfecture à la date anniversaire de ses 73 ans, soit un an et demi avant la fin de son agrément de cinq ans, elle se demande s'il ne faudrait pas revoir la limite d'âge prévu dans ce décret ou prévoir des dérogations de façon à ce que des secteurs géographiques entiers ne se retrouvent pas privés de médecins agréments. Ce médecin, étant le seul sur le secteur qui lui avait été attribué, avait émis le souhait de pouvoir continuer jusqu'à la fin de son agrément donné pour cinq ans. Elle souhaiterait donc savoir ce qu'il compte faire pour remédier à cette situation de pénurie qui entraîne une inégalité de services pour nos concitoyens situés en zone rurale.

Difficultés de gestion des doses de vaccins contre la covid-19 et lutte contre le gaspillage

25882. – 16 décembre 2021. – **M. Pascal Allizard** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** à propos des difficultés de gestion des doses de vaccins contre la covid-19. Il rappelle que, dans le cadre de la montée en puissance du plan de vaccination, de nombreux professionnels de santé sont amenés à effectuer des injections, en plus de leurs activités médicales. Ces derniers sont appelés à gérer au plus près les stocks de vaccins pour ne pas perdre de doses. Des infirmiers s'inquiètent du fait que leurs commandes de vaccins Pfizer sont en partie jumelées à des vaccins Moderna. Or ils constatent d'une part que les patients sont moins nombreux à accepter un vaccin Moderna et, d'autre part, que le produit Pfizer contenant 6-7 doses est plus souple d'emploi et mieux adapté à un nombre de patients journaliers limité. Ils craignent qu'en devant utiliser dans leur cabinet de ville des flacons de Moderna contenant au moins 20 doses, beaucoup de ces doses soient perdues, contrairement aux centres de vaccination qui réalisent une vaccination de masse. Par conséquent, il souhaite connaître les mesures que compte mettre en œuvre le Gouvernement face à cette situation, pour éviter des gaspillages dans les cabinets de ville.

Moyens de lutte contre les déserts médicaux

25883. – 16 décembre 2021. – **M. Pascal Allizard** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** à propos des moyens de lutte contre les déserts médicaux. Il rappelle que le vieillissement de la population entraînera une augmentation des besoins de soins. Or les projections laissent augurer une diminution de l'offre médicale en médecine de ville, surtout en soins primaires. Ces tendances risquent de dégrader encore l'accessibilité dans les zones les moins attractives, comme les zones rurales. En se basant sur l'expérience de pays étrangers, la direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) note que les incitations financières « ne suffisent pas à attirer les médecins dans les déserts médicaux ». Elle juge nécessaire d'agir sur l'ensemble des conditions d'exercice des médecins. L'analyse comparée montre l'efficacité limitée de mesures isolées. Plusieurs pays évoluent vers des stratégies plus globales. En France, l'origine territoriale et sociale des étudiants en médecine pourrait être plus diversifiée pour équilibrer à terme leur répartition sur les territoires. L'effort pour proposer des conditions de vie et de travail épanouissantes pourrait être accru. Par conséquent, il souhaite connaître les enseignements que le Gouvernement compte tirer de cette analyse de la DREES pour remédier aux pénuries de médecins dans certaines zones géographiques.

Conséquences des décisions du comité économique des produits de santé sur les prestataires de santé à domicile

25887. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-François Husson** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** s'agissant des conséquences des décisions prises par le comité économique des produits de santé (CEPS) sur le secteur de la prestation de santé à domicile. Bien que la qualité des prestations des plus de 30 000 collaborateurs de la profession soit reconnue par les deux millions et demi de Français qui en bénéficient, tout en

permettant indirectement à l'État de réaliser des économies en dépenses de santé compte-tenu de la possibilité offerte aux patients hospitalisés d'être soignés chez eux, le CEPS a fait part de sa volonté d'appliquer de nouvelles baisses de tarifs afin de réaliser des économies. Cette annonce vient fragiliser encore davantage un secteur qui a pourtant déjà largement contribué ces dernières années à réduire ses dépenses. Dans le contexte d'une société vieillissante qui tente de développer le virage ambulatoire et domiciliaire, préserver voire au contraire renforcer les prestataires de la santé à domicile apparaît comme une nécessité. Par conséquent, il lui demande de quelle manière le Gouvernement entend agir afin de garantir un secteur de la prestation de santé à domicile fort, capable de relever les défis qui attendent notre pays aussi bien aujourd'hui que dans les années à venir.

Revendications des ambulanciers du secteur public

25889. – 16 décembre 2021. – **Mme Frédérique Gerbaud** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la mobilisation massive, le 30 novembre 2021, de l'association française des ambulanciers des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR) et hospitaliers (AFASH), qui a porté au premier plan les insatisfactions des 2500 ambulanciers de la fonction publique hospitalière. À l'issue du groupe de travail sur la réingénierie du métier d'ambulancier, tenu en juin 2021 dans la foulée du « Ségur de la santé », les ambulanciers déplorent l'absence de projet de réforme statutaire, ainsi qu'un blocage sur l'allongement de la durée de la formation qui pénalise leur diplôme d'État : contrairement à celui d'aide-soignant, il ne sera pas assez revalorisé pour obtenir une équivalence avec le baccalauréat. En grève depuis cet été, les ambulanciers hospitaliers n'ont cessé d'assurer la prise en charge des patients au quotidien, d'une vague épidémique de Covid-19 à l'autre. La profession a certes bénéficié, comme l'ensemble des agents de la fonction publique hospitalière, des 183 € mensuels supplémentaires de rémunération, et les grilles indiciaires des agents de catégorie C seront revalorisées en janvier 2022. Aucune de ses revendications spécifiques n'a toutefois été prise en compte : ni la suppression du terme « conducteur », très réducteur, au profit de celui d'« ambulancier », ni l'intégration en filière soignante, ni le passage en catégorie B, ni la prise en compte de la pénibilité de la profession par intégration à la catégorie active. Qu'ils considèrent le passage en catégorie B des aides-soignants, comme en ont bénéficié il y a dix ans les assistants de régulation médicale avec une simple formation de 350 heures, ou encore l'augmentation de rémunération de 500 € mensuels obtenue les sages-femmes, les ambulanciers sont animés d'un vif sentiment d'injustice. Aussi lui demande-t-elle ce qu'il compte mettre en œuvre afin qu'il soit donné satisfaction à ces diverses attentes des ambulanciers, pleinement reconnus comme professionnels de santé par le code de la santé publique.

6876

Rémunération dans les centres de vaccination

25892. – 16 décembre 2021. – **M. Patrick Kanner** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les rémunérations dans les centres de vaccination. Les difficultés logistiques liées notamment aux modalités de conservation des vaccins ARNm au démarrage ont contraint les pouvoirs publics à choisir le modèle des centres de vaccination alors que la France dispose d'un maillage territorial exceptionnel constitué par des soignants de proximité ayant la confiance de la population, médecins, pharmaciens, sages-femmes, infirmiers, centres de protection maternelle et infantile (PMI) et centres de santé du travail, capables de vacciner plus d'1 million de patients par jour sans avoir un tel déploiement de centres de vaccination. Ce modèle a pour effet de déstabiliser l'équilibre du système de santé de ville et hospitalier. Les démissions massives en ville et en milieu hospitalier du personnel soignant ne sont pas dues seulement à une surcharge de travail, mais également à la rémunération attractive en centre de vaccination ne laissant aucune chance au système de soins habituel de pouvoir rivaliser. En effet, sans condition de nombre d'actes, l'heure du personnel est payée entre 50 et 100 euros nets contre 12 et 22 euros nets de l'heure pour le personnel en ville et à l'hôpital. Depuis plusieurs mois les structures de santé, hospitalières et de ville voient leurs personnels se déplacer vers les centres de vaccination. Dès lors, il lui demande pourquoi une partie du personnel médical s'est vue transformée exclusivement en vacinateurs de centres de vaccination en abandonnant son cœur de métier alors qu'il est maintenant possible, grâce à la validation de conditions de conservation plus souple, d'inclure la vaccination dans son cœur de métier. Par ailleurs, il ne semble raisonnable de rationner les quantités de vaccins en médecine de ville sans tenir compte des capacités de vaccination de chacun des professionnels indépendants. L'ouverture programmée des 300 centres de vaccination dissuade la médecine de ville de s'impliquer massivement dans la vaccination. La baisse prévue des rémunérations en centre de vaccination ne serait pas suffisante pour permettre à l'ensemble du personnel de réintégrer leur structure de santé habituelle et de rééquilibrer notre système de santé. Il lui demande s'il ne vaudrait pas mieux aligner les rémunérations des centres de vaccination, la médecine de ville et les hôpitaux.

Situation des orthophonistes

25894. – 16 décembre 2021. – **M. Fabien Genet** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation préoccupante à laquelle est confrontée la filière des orthophonistes, et sur leurs préoccupations concernant leur avenir. Depuis plusieurs années les professionnels alertent sur la disparition progressive des orthophonistes des lieux de soins pluridisciplinaires, hospitaliers ou médico-sociaux, en raison notamment d'un manque d'attractivité des jeunes professionnels. De nombreux établissements ont donc recours au conventionnement avec des orthophonistes libéraux, ce qui ne peut pas remplacer un travail institutionnel, et qui engendre donc une baisse de la qualité des soins. Ces mêmes établissements se voient imposés l'utilisation de plateformes d'orientation et de coordination : le soin est morcelé entre différents professionnels libéraux, sans permettre le travail d'équipe nécessaire à la bonne évolution des patients. Les professionnels de la filière alertent donc sur cette situation, et souhaitent réaffirmer la place des orthophonistes au sein des équipes de soins, ce qui suppose une revalorisation salariale pour renforcer l'attractivité de la filière. Face cette situation alarmante, il lui demande donc quelles mesures concrètes le Gouvernement compte mettre en oeuvre pour rétablir la place essentielle des orthophonistes et assurer la pérennité de la profession.

Prise en charge du traitement pour l'algie vasculaire de la face

25907. – 16 décembre 2021. – **M. Michel Dagbert** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'accès et le remboursement du traitement pour les patients souffrant de l'algie vasculaire de la face. L'algie vasculaire de la face (AVF) s'apparente à de très fortes migraines entraînant des crises pouvant durer des journées entières. Plus de 100 000 Français souffriraient de cette pathologie particulièrement douloureuse et invalidante. Un traitement novateur, qui s'administre sous forme d'auto injection, une fois par mois, existe aujourd'hui. Il a fait l'objet d'essais cliniques très encourageants puisqu'il semble atténuer grandement la douleur des patients. Il a obtenu une autorisation de mise sur le marché (AMM) en 2018. Pourtant, il n'est toujours pas commercialisé en France, à l'inverse d'autres pays européens comme l'Espagne, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne. Il devrait, en effet, être uniquement disponible dans certaines pharmacies hospitalières et ne serait pas, de ce fait, à la disposition du grand public. Par ailleurs, ce traitement est particulièrement coûteux, son prix pouvant s'élever à 560 euros par mois. Il est très attendu par les personnes souffrant de cette pathologie, qui souhaitent pouvoir y avoir accès et bénéficier de son remboursement par la sécurité sociale. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer sa position sur ce sujet.

Conclusions de l'audit flash de la Cour des comptes sur le plan crack à Paris

25915. – 16 décembre 2021. – **M. Pierre Charon** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les conclusions de l'audit flash publié le 9 décembre 2021 par la Cour des comptes sur le « plan crack » à Paris. Cet audit instruit par la chambre régionale des comptes (CRC) d'Île-de-France confirme l'échec de la politique de lutte du crack à Paris. Selon les magistrats, « alors que le « plan crack » (2019-2021) arrive à son terme, il apparaît urgent de tirer les enseignements d'un dispositif désormais dépassé ». Les réunions des instances de gouvernance du plan sont devenues moins fréquentes. Les actions nouvelles se sont faites rares. Des faiblesses sont apparues dans l'articulation des différents dispositifs. La dynamique initiale du plan est retombée. De surcroît, l'exécution du plan a fait l'objet d'un suivi insuffisant. Mais surtout le protocole conclu en 2019 a été débordé par les prises de positions publiques antagonistes de ses signataires. Ainsi, la ville de Paris s'est retirée de la concertation propre du « plan crack » pour saisir directement le Premier ministre et solliciter une relance de l'action publique avec l'appui du Gouvernement. Le changement complet d'orientation de la ville « résonne comme la reconnaissance implicite de l'échec, au moins partiel, du plan crack » selon les magistrats. Pour la Cour des comptes, la coordination des acteurs publics (préfecture de région Île-de-France, Ville de Paris, agence régionale de santé, préfecture de police, mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives, parquet de Paris) et des opérateurs associatifs doit être relancée. Il apparaît aussi que « des efforts supplémentaires doivent être conduits afin de réduire la présence des consommateurs de crack sur la voie publique ». Face à ce constat, il lui demande ses intentions pour répondre à cette impasse dans la lutte contre le crack à Paris.

SPORTS

Inégalité d'accès à l'activité sportive pour les jeunes en milieu rural

25850. – 16 décembre 2021. – **M. Bruno Belin** 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 l'inégalité d'accès à l'activité sportive pour les jeunes en milieu rural. Il souligne que l'union nationale du sport scolaire via les associations sportives scolaires dans les établissements secondaires permet une réelle sensibilisation à l'activité sportive. Ces organisations qui reposent sur la mobilisation des établissements, des professeurs d'éducation physique et des parents d'élèves est une vraie valeur ajoutée pour les élèves en soif de découvrir de nouveaux sports. Cependant le problème de mobilité de nombreux élèves persiste. Même si nous pouvons nous féliciter des plus des 700 000 licenciés, nous pouvons nous poser la question du nombre d'élèves n'étant pas licenciés faute de pouvoir se déplacer le mercredi après-midi ou bien après les cours, notamment en milieu rural. Il faut être effectivement conscient qu'en milieu rural, le car qui dessert les habitations les plus éloignées ne passe qu'une seule fois le mercredi midi. Les élèves sont alors contraints de rentrer dès midi, après les cours, ne pouvant bénéficier de l'offre éducative sportive. Au vu de ce constat, il souhaite connaître les mesures envisagées par le Gouvernement afin de permettre la pratique sportive partout et pour tous.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

Conséquences de la réforme de la haute fonction publique sur les métiers diplomatiques et consulaires

25837. – 16 décembre 2021. – **M. Gilbert Roger** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur les conséquences de la réforme de la haute fonction publique sur les métiers diplomatiques et consulaires. En application de la réforme de la haute fonction publique, deux corps diplomatiques devraient disparaître à partir de 2023 – celui de conseiller des affaires étrangères et celui de ministre plénipotentiaire -, au profit du corps unique des administrateurs de l'État créé avec l'institut national du service public (INSP) et ayant vocation à pourvoir tous les postes de la haute fonction publique, des préfets aux inspecteurs généraux des finances en passant par les ambassadeurs. Bien que la ministre ait assuré que les concours d'Orient ne seraient pas remis en cause et que la préservation des conditions de promotion et de parcours du corps des secrétaires des affaires étrangères était une priorité, cette réforme suscite de très nombreux questionnements en raison des incertitudes quant à ses répercussions concrètes. En effet, si cette réforme comprend des avancées positives pour la haute fonction publique, elle semble nier la spécificité des métiers diplomatiques et consulaires. Le métier de diplomate n'est pas un métier qui peut s'exercer par intermittence ; c'est un métier qui s'apprend par une longue expérience de terrain et repose sur des compétences particulières - en matière de représentation et analyse politique, d'affaires consulaires, de coopération économique, technique, culturelle et éducative, aide publique au développement - que tous les fonctionnaires ne possèdent pas. En outre, ce métier exige des sacrifices du fait de la mobilité tous les trois ou quatre ans qui a de lourdes conséquences sur la carrière du conjoint et la scolarité des enfants. Cette réforme comprend trois grands risques. Premièrement, elle pourrait conduire à une perte d'expertise et de suivi des dossiers techniques internationaux dans le temps long ; deuxièmement, elle est susceptible d'entraîner une perte d'attractivité de la carrière diplomatique pour les candidats aux concours du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, qui n'auraient dès lors plus la garantie de servir majoritairement ce ministère ; enfin, elle comporte le risque de la mise en place d'une administration répondant aux attentes des gouvernants plutôt que d'être au service de l'État. La France serait ainsi le seul pays en Europe à renoncer à sa diplomatie professionnelle alors même que sa qualité est reconnue dans le monde. De plus, la mobilité fonctionnelle promue par la réforme existe déjà au sein du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, les diplomates changeant de fonction à intervalles réguliers. Leur esprit de mission est attaché à « la maison » qu'ils servent et ne saurait être dilué dans d'autres métiers n'ayant rien à voir avec la diplomatie. Dans ce contexte, il lui demande de clarifier le déroulement de la carrière des diplomates et l'exercice envisagé – malgré la suppression des deux corps envisagée - pour les métiers diplomatiques et consulaires après la mise en œuvre de la réforme.

Calcul de l'indemnité de résidence

25838. – 16 décembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur le fait que pour les fonctionnaires et agents publics, l'indemnité de résidence est particulièrement injuste. Ainsi, par exemple à Metz, le centre hospitalier régional a été transféré dans une commune limitrophe ce qui entraîne une importante perte de salaire pour les fonctionnaires de la fonction

hospitalière concernés. Il lui demande s'il serait envisageable de remédier à de telles injustices en fixant l'indemnité de résidence, non pas commune par commune, mais de manière globale pour chaque agglomération ou pour chaque intercommunalité.

Question sur la bonification du temps de travail

25859. – 16 décembre 2021. – **M. Jérémy Bacchi** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur l'article 2 du décret 2001-623, modifié par le décret n° 2011-184 du 15 février 2011 - art. 55 ainsi rédigé : « L'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement peut, après avis du comité technique compétent, réduire la durée annuelle de travail servant de base au décompte du temps de travail défini au deuxième alinéa de l'article 1^{er} du décret du 25 août 2000 susvisé pour tenir compte de sujétions liées à la nature des missions et à la définition des cycles de travail qui en résultent, et notamment en cas de travail de nuit, de travail le dimanche, de travail en horaires décalés, de travail en équipes, de modulation importante du cycle de travail ou de travaux pénibles ou dangereux. » À ce jour, aucun texte ne précise les taux de pourcentage autorisés sur la bonification du temps de travail. Les préfetures régionales sont régulièrement interrogées par les collectivités territoriales ainsi que par les organisations syndicales en cette période de négociations. Or ces dernières ne sont pas en capacité d'apporter une réponse claire. Ainsi, elles s'en remettent aux délibérés des assemblées exécutives des collectivités. De ce fait, la légalité ou non de l'acte varie en fonction des territoires. Ainsi, il lui demande quel est le taux maximum de bonification applicable sur les 1607 heures réglementaires en tenant compte des sujétions liées à la nature des missions. Il estime qu'il est du devoir du Gouvernement de mettre en application le principe d'égalité et d'équité entre les fonctionnaires territoriaux sur l'ensemble du territoire national et ce, à tous les échelons : départementaux, régionaux, métropolitains ou communaux.

Uniformisation du droit d'accès aux emplois statutaires d'auxiliaires de soins et d'infirmiers dans toute la fonction publique

25890. – 16 décembre 2021. – **M. Stéphane Sautarel** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur le sujet de l'uniformisation des trois versants de la fonction publique quant à l'accès et à la mobilité des emplois statutaires. Le décret n° 92-866 du 28 août 1992 portant statut particulier du cadre d'emploi des auxiliaires de soins prévoit qu'un fonctionnaire territorial doit réussir un concours sur titre en plus du diplôme d'État qui régit le métier, a contrario de la fonction publique hospitalière. Au regard de la situation actuelle quant aux professions médicales et socio-médicales, il serait à la fois opportun et indispensable que les acteurs employant des personnels médicaux et paramédicaux puissent développer des marges d'actions, notamment de recrutement, concrètes et réelles. Aussi, au regard de la résilience puis aussi des besoins de notre système de santé et de prises en charge médico-sociale, il lui demande si ce ne serait pas le moment de venir donner des moyens pertinents et attractifs aux métiers en tensions en ajustant et en traitant nos fonctions publiques de manière similaire. Il lui demande si elle ne pourrait pas être à l'initiative de projets de décrets portant l'uniformisation du droit d'accès aux emplois statutaires d'auxiliaire de soins et d'infirmiers dans toute la fonction publique.

Situation des musiciens intervenants diplômés

25902. – 16 décembre 2021. – **M. Jean-Raymond Hugonet** attire l'attention de **Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques** sur la situation des musiciens intervenants titulaires du diplôme universitaire de musicien intervenant, les dumistes, agents de catégorie B dans la fonction publique territoriale. Les dumistes, assistants territoriaux d'enseignement artistique (ATEA) sont des professionnels détenant un diplôme de niveau 6 (classification RNCP). Ils sont formés à l'éducation musicale à l'école et plus largement à l'éducation artistique et culturelle (EAC), qui constitue une des priorités du Gouvernement. Artiste pédagogue, le musicien intervenant travaille sur projet dans les écoles, en lien avec les enseignants de l'Éducation nationale. De la maternelle au CM2, il fait vivre des expériences très concrètes aux enfants, à partir de cinq grandes familles d'activités qui conjuguent appropriation des œuvres, développement de la pratique et interprétation : rythme et mouvement, écoute, pratique vocale, pratique instrumentale, qui viennent chacune soutenir l'activité d'exploration et d'invention. C'est la raison pour laquelle, ils demandent l'alignement du traitement des ATEA sur celui des professeurs des écoles, les professeurs certifiés et les professeurs en lycée professionnel relevant de la fonction publique d'État. Aujourd'hui, les dumistes ne peuvent pas accéder à la catégorie A dans leur discipline. Ils souhaitent donc la création d'une nouvelle discipline dans le cadre d'emploi de professeur d'enseignement artistique (catégorie A) : « éducation artistique et culturelle » et leur reclassement dans ce nouveau cadre d'emploi,

au regard de leur niveau de diplôme, de leurs compétences et des missions qui leurs sont confiées. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement quant aux perspectives d'évolution de la situation de ces professionnels, acteurs cruciaux de l'accès à la culture et à l'éducation artistique pour tous, dans l'ensemble des territoires, alors qu'ils sont intégralement financés par les communes.

Réforme des métiers de la diplomatie française

25903. – 16 décembre 2021. – M. Jean-Marc Todeschini attire l'attention de Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques au sujet des conséquences de la réforme sur les métiers diplomatiques et consulaires au sein de la fonction publique d'État. En application de la réforme de la haute fonction publique, deux corps diplomatiques devraient disparaître à partir de 2023 – celui de conseiller des affaires étrangères et celui de ministre plénipotentiaire –, au profit du corps unique des administrateurs de l'État créé avec l'Institut national du service public (INSP) et ayant vocation à pourvoir tous les postes de la haute fonction publique, des préfets aux inspecteurs généraux des finances en passant par les ambassadeurs. Bien qu'elle ait assuré que les concours d'Orient ne seraient pas remis en cause et que la préservation des conditions de promotion et de parcours du corps des secrétaires des affaires étrangères était une priorité, cette réforme suscite de très nombreux questionnements en raison des incertitudes quant à ses répercussions concrètes. En effet, si cette réforme comprend des avancées positives pour la haute fonction publique, elle semble nier la spécificité des métiers diplomatiques et consulaires. Le métier de diplomate n'est pas un métier qui peut s'exercer par intermittence ; c'est un métier qui s'apprend par une longue expérience de terrain et repose sur des compétences particulières. La France serait ainsi le seul pays en Europe à renoncer à sa diplomatie professionnelle alors même que sa qualité est reconnue dans le monde entier. Dans ce contexte, il lui demande les mesures que le Gouvernement entend prendre quant aux métiers diplomatiques et consulaires après la mise en œuvre de la réforme.

Financement de la formation de secrétaire de mairie

25916. – 16 décembre 2021. – M. Jean Hingray attire l'attention de Mme la ministre de la transformation et de la fonction publiques sur les nouvelles modalités de financement de la formation de secrétaire de mairie. Dans le département des Vosges, elle a été mise en place en 2015 en vue de compenser 200 départs à la retraite d'ici 2030. Cette formation, à l'initiative du centre de gestion des Vosges (CDG88), est le fruit d'un partenariat entre le CDG88, Pôle emploi, le CNFPT (centre national de la fonction publique territoriale) et CAPEMPLOI88. Depuis 2015, 86 personnes sont passées par cette formation basée sur le tutorat et l'immersion au sein des collectivités volontaires. 80 % de ces personnes sont en poste aujourd'hui. Pôle emploi aurait récemment pris la décision de conditionner le financement de cette formation en imposant aux collectivités une promesse d'embauche avant même le début de la formation. Selon les autres partenaires, Pôle emploi remettrait ainsi en cause « les principes vertueux du tutorat et la mutualisation de cette formation entre collectivités », propres au dispositif existant et gage de son succès. Pôle emploi assure de son côté devoir se conformer au cadre légal et réglementaire des achats de formation. Il lui demande donc quelles mesures pourraient être envisagées pour assurer la pérennité de cette formation de secrétaire de mairie en partenariat avec d'autres institutions ou organismes. Elles tiennent en effet un rôle central dans le bon fonctionnement de nos communes et notamment les plus rurales.

6880

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Affichage de l'intégralité de la liste des composants des produits détergents

25858. – 16 décembre 2021. – Mme Nadège Havet appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur l'affichage de l'intégralité de la liste des composants des produits détergents. Dans une étude publiée en décembre 2020, intitulée « Faites la chasse aux substances indésirables », l'association UFC Que choisir, sur la base d'un décryptage de 244 références parmi les plus courantes, est venue alerter les consommateurs sur les substances toxiques susceptibles d'être présentes dans certains produits ménagers. Il est par ailleurs évoqué dans les conclusions un cadre réglementaire insuffisant en termes d'éradication des substances indésirables et en matière d'information claire et lisible. L'étiquetage des produits détergents dépend actuellement entièrement du règlement (CE) n° 648/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif aux détergents. Celui-ci définit, en son article 11, les obligations en la matière. Ainsi, les composants doivent être exprimés en pourcentages, selon les quatre catégories suivantes : moins de 5 %, de 5 % à 15 %, de 15 % à 30 % et plus de 30 %. L'étiquetage de la plupart des molécules (phosphates, phosphonates, différents types d'agents de surface, zéolites, savon, EDTA, etc.) est rendu obligatoire si elles sont présentes à raison de plus de 0,2 % du poids. Indépendamment cette fois-ci de

leur concentration ou de leur quantité, il est obligatoire pour les classes de composants suivantes : enzymes, azurants optiques, désinfectants, parfums et agents conservateurs. Il s'agit d'un étiquetage a minima, qui n'a pas évolué depuis près de 20 ans, et qui ne garantit pas une liste exhaustive de tous les composants de ces produits d'usage quotidien. En effet, aucune obligation d'affichage intégral n'existe, la seule possibilité étant d'obtenir cette liste sur le site web indiqué sur l'emballage, ce qui s'avère difficile. Or, les attentes citoyennes en matière sanitaire sont de plus en plus fortes et il semble pertinent d'engager une démarche visant tout d'abord à garantir une information exhaustive sur la composition à même l'emballage – comme cela est déjà le cas pour les produits alimentaires et cosmétiques – pour que chaque consommateur puisse davantage appréhender l'impact de ces produits sur leur santé et l'environnement. Aussi, l'apposition d'une information complète sur l'emballage des produits détergents est une recommandation pour les produits lessiviels portée par l'institut national de la consommation (INC) depuis 2016. De la même façon, l'institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM) est venu récemment souligner la difficulté pour les toxicologues d'évaluer la nocivité réelle d'un produit ménager justement parce que l'étiquette de ces produits n'indique pas toujours la liste exhaustive de leurs ingrédients. Dans son magazine de juillet 2021, il rappelle par ailleurs que le quatrième plan national santé environnement 2021–2025 (PNSE 4), lancé conjointement par le ministère des solidarités et de la santé et le ministère de la transition écologique en mai 2021, prévoit l'élaboration d'un nouveau système d'étiquetage visant à évaluer les risques des produits de consommation, sur le même principe que le Nutri-Score. La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) ouvre la voie à un affichage environnemental obligatoire. Celui-ci doit permettre d'informer les consommateurs sur les impacts environnementaux des produits ou des services qu'ils consomment. Elle demande au Gouvernement les mesures qu'il entend prendre afin d'avancer sur la transparence des données, d'un point de vue des conséquences environnementales et sanitaires, concernant les produits détergents.

Décrets prévus par l'article 21 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique

25871. – 16 décembre 2021. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur l'article 21 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Cet article prévoit la publication de deux décrets qui n'ont pas été publiés malgré une application législative prévue au 1^{er} janvier 2022. Le premier décret non publié doit préciser la liste des collectivités et groupements volontaires pour appliquer à titre expérimental la distribution à domicile de prospectus sous un régime d'autorisation des personnes. Le second décret non publié porte sur l'articulation générale de l'article 21 qui prévoit notamment un rapport au Parlement. Elle souhaite savoir quand seront pris ces décrets et quelles sont les collectivités territoriales qui se sont portées volontaires.

6881

Multiplication des catastrophes naturelles depuis 50 ans

25900. – 16 décembre 2021. – **M. Éric Bocquet** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur le rapport de l'organisation des Nations unies (ONU) concernant la multiplication des catastrophes naturelles des 50 dernières années. Selon l'organisation météorologique mondiale (OMM), les catastrophes ont été multipliées par cinq durant cette période. Ainsi, plus de 11 000 catastrophes ont été recensées au cours des cinq dernières décennies dans le monde, faisant plus de 2 millions de morts (91 % de ces décès sont survenus dans des pays en développement) et des dégâts s'élevant à plus de 3 080 milliards d'euros. Plus précisément, le rapport indique que les sécheresses ont été responsables des plus grandes pertes de vies humaines depuis 50 ans, faisant environ 650 000 morts. Les tempêtes ont été responsables de 577 000 décès, les inondations de 58 700 décès et les températures extrêmes près de 56 000 morts. Le changement climatique n'y est malheureusement pas étranger et les phénomènes sont malheureusement de plus en plus extrêmes. Cela pourrait d'ailleurs s'accroître dans les années à venir. En effet, selon le secrétaire général de l'OMM, « le nombre de phénomènes météorologiques, climatiques et hydrologiques extrêmes continue de progresser. Du fait du changement climatique, ils deviendront plus fréquents et plus violents dans de nombreuses parties du monde. » Aujourd'hui tout indique que les personnes exposées à ces risques sont de plus en plus nombreuses du fait de la croissance démographique dans les zones à risque mais aussi de la fréquence et de l'intensité des phénomènes. Les enjeux sont donc d'importance et nous voyons bien que la COP 26, qui s'est tenue récemment, n'y répond pas. C'est pourquoi il lui demande ce que la France entend engager d'actions fortes, à l'échelle nationale comme internationale, face à ce constat très alarmant.

Place des collectivités territoriales dans la définition de la politique énergétique nationale

25904. – 16 décembre 2021. – **Mme Kristina Pluchet** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la politique d'association des territoires d'accueil des énergies renouvelables dans la définition et la décision des objectifs de la politique énergétique de la France. Le gestionnaire de réseau électrique RTE a publié le 25 octobre 2021 un vaste rapport intitulé « Futurs énergétiques 2050 » mettant en scène 6 scénarii possibles de mix énergétique pour la future politique énergétique nationale. Ces différentes propositions intègrent toutes un développement ambitieux des énergies renouvelables : des augmentations allant de 43 à 74 GW d'éolien terrestre, de 22 à 62 GW d'éolien maritime, et de 70 à 208 GW pour le solaire sur le territoire national. Ce rapport comporte donc des enjeux d'aménagement du territoire très importants, qui ne peuvent être réalisés qu'avec l'accord et l'association des territoires concernés sous peine de fragiliser la réalisabilité de tels objectifs. Reconnaisant l'exigence de préservation du cadre de vie et de limitation de l'artificialisation des sols, ce rapport fait pourtant l'impasse sur la contribution quasi-essentielle des territoires ruraux à la mise en œuvre des énergies renouvelables sur le territoire national. Or les communes rurales, fortes de leurs compétences pour agir en matière de développement énergétique, d'aménagement économique, d'innovation mais aussi de protection de l'environnement ont un rôle central à jouer en matière d'acceptabilité sociale de ces infrastructures. Il est ainsi regrettable que les collectivités territoriales et en particulier les communes rurales n'aient pas été associées à l'élaboration de ce rapport car elles détiennent les clés de sa soutenabilité. Elles auraient pu ainsi utilement compléter la vision « tout électrique » de RTE par leur expertise dans l'utilisation des énergies locales alternatives (eau, bois, méthanisation) pour une consommation plus sobre et vertueuse. Alors que les différentes tentatives législatives (loi « Climat et résilience » et projet de loi « Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification de l'action publique ») par voie d'amendements pour initier un droit de veto au profit des communes concernées par un projet d'énergies éoliennes ont été successivement refusées par le Gouvernement, elle demande donc au ministre par quelle voie il compte impliquer les élus territoriaux, qui sont les gestionnaires des aménités rurales, dans la reprise en main de la souveraineté énergétique de notre territoire, afin qu'elle ne soit pas seulement rythmée par les opérateurs privés.

TRAVAIL, EMPLOI ET INSERTION

6882

Délégué à l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans les entreprises d'au moins 50 salariés

25849. – 16 décembre 2021. – **M. Bruno Belin** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur la désignation d'un délégué à l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans les entreprises d'au moins 50 salariés. Il souligne l'article D. 1142-2-1 du code du travail obligeant ainsi aux entreprises de 50 à 250 salariés de publier leur « index de l'égalité femmes-hommes ». Cependant la publication d'un index permettant d'évaluer l'écart entre les femmes et les hommes dans l'entreprise n'est pas suffisant pour atteindre l'égalité tant espérée. Il note que le souhait de conditions égalitaires va bien au-delà de la répartition des postes et des salaires dans une entreprise. Elles peuvent être matérielles, psychologiques... En matière psychologique, chaque salarié est évidemment protégé en cas de harcèlement moral, sexuel ou bien même en cas de violence. Cependant, alors que 52 % des femmes et 27 % des hommes ont été victimes de harcèlement sexuel au travail, 72 % des femmes victimes se sont confiées à un proche, et seulement 4 % ont déposé plainte. Chez les hommes, 33 % des hommes victimes se sont confiés, et 1 % uniquement ont porté plainte. Cela révèle que l'acte de dénonciation est encore faible. La parole n'est pas encore assez libérée. Les entreprises manquent d'un espace de dialogue, de confiance, d'une personne référente, d'un intermédiaire, d'un soutien lorsque les salariés sont victimes de tels agissements. C'est pourquoi il souhaite connaître sa position quant à la mise en place d'un délégué à l'égalité des droits entre les hommes et les femmes dans chaque entreprise de plus de 50 salariés.

Dérogation au temps de travail en période de vendanges

25913. – 16 décembre 2021. – **M. Yves Détraigne** souhaite appeler l'attention de **Mme la ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion** sur les difficultés rencontrées par les entreprises et exploitations du secteur viticole concernant la demande de dérogation au temps de travail en période de vendanges. En effet, en vertu du code rural et de la pêche maritime (CRPM), la durée maximale hebdomadaire du travail dans les entreprises agricoles est fixée à 48 heures et à 44 heures en moyenne sur une période de 12 mois consécutives. Du fait des dispositions propres à ces filières, l'article L. 713-13 du CRPM permet de solliciter une dérogation à hauteur de 72 heures hebdomadaires. Dans ce contexte, les organismes professionnels de certaines régions viticoles sollicitent chaque année une dérogation collective au temps de travail auprès des services de la direction régionale de l'économie, de

l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS). Cela leur permet de répondre aux besoins spécifiques de leur vignoble : surcroît d'activité à la cave, vendange manuelle, sur une très courte période, avec une main-d'œuvre rare. Malheureusement, depuis quelques années, la profession constate une volonté d'harmonisation des régimes du code du travail et du CRPM, ce qui complexifie le dialogue avec les DREETS concernant l'octroi des dérogations répondant aux besoins spécifiques des exploitations. Cette volonté d'harmonisation ne tient pas compte de la réalité du contexte dans lequel évoluent ces exploitations, qui n'ont d'autre choix que de solliciter une main-d'œuvre compétente, elle-même désireuse d'une meilleure rémunération pendant les vendanges. Considérant qu'une harmonisation des dérogations au temps de travail constituerait un obstacle au bon déroulement de la récolte dans certains vignobles, il lui demande de reconnaître les spécificités du secteur vitivinicole, essentiel au développement économique et social de nos territoires, afin qu'en soient respectés ses besoins si particuliers pendant cette courte période des vendanges.

2. Réponses des ministres aux questions écrites

INDEX ALPHABÉTIQUE DES SÉNATEURS AYANT REÇU UNE OU PLUSIEURS RÉPONSES

Cet index mentionne, pour chaque question ayant une réponse, le numéro, le ministre ayant répondu, la rubrique de classement analytique (en caractère gras) et le titre

A

Allizard (Pascal) :

23971 Armées. **Cour de justice de l'Union européenne**. *Temps de travail des militaires* (p. 6903).

Arnaud (Jean-Michel) :

20836 Transports. **Transports ferroviaires**. *État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon* (p. 6942).

22477 Transports. **Transports ferroviaires**. *État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon* (p. 6942).

Assassi (Éliane) :

20919 Transports. **Transports en commun**. *Contrat de renouvellement des rames du RER B* (p. 6943).

B

Belin (Bruno) :

18240 Transports. **Épidémies**. *Avenir des aéroports régionaux* (p. 6930).

Bonhomme (François) :

19965 Transports. **Automobiles**. *Circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions* (p. 6939).

Bonnecarrère (Philippe) :

21966 Transports. **Transports ferroviaires**. *Redynamisation des trains de nuit* (p. 6945).

Bonnefoy (Nicole) :

24374 Transports. **Transports ferroviaires**. *Gare de fret ferroviaire de Cognac* (p. 6948).

25712 Transports. **Transports ferroviaires**. *Gare de fret ferroviaire de Cognac* (p. 6949).

Bouloux (Yves) :

12410 Transports. **Routes**. *Signalisation routière des communes rurales* (p. 6920).

Burgoa (Laurent) :

22022 Biodiversité. **Chasse et pêche**. *Difficultés financières des sociétés de chasse* (p. 6905).

C

Cambon (Christian) :

13085 Transports. **Routes**. *Entretien du réseau routier national* (p. 6921).

Capo-Canellas (Vincent) :

21503 Transports. **Aviation civile.** *Mise en demeure de la France dans le cadre du Ciel unique européen* (p. 6944).

Chauvet (Patrick) :

23880 Agriculture et alimentation. **Appellations d'origine contrôlée (AOC).** *Situation préoccupante de la filière de volailles française* (p. 6900).

Chauvin (Marie-Christine) :

19922 Transports. **Routes.** *Liaison Poligny-Vallorbe* (p. 6938).

Corbisez (Jean-Pierre) :

19433 Transports. **Transports aériens.** *Maintien des lignes aériennes intérieures* (p. 6936).

Courtial (Édouard) :

20297 Armées. **Politique étrangère.** *Retrait des forces françaises au Sahel* (p. 6902).

24051 Armées. **Défense nationale.** *Arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne sur le statut des militaires* (p. 6903).

D**Dagbert (Michel) :**

14242 Justice. **Fonction publique.** *Demandes de mutation des personnels du service pénitentiaire d'insertion et de probation* (p. 6908).

Decool (Jean-Pierre) :

13331 Transports. **Ponts et chaussées.** *Situation des ponts de rétablissement* (p. 6922).

16720 Transports. **Ponts et chaussées.** *Situation des ponts de rétablissement* (p. 6922).

Deroche (Catherine) :

16777 Transports. **Épidémies.** *Covid-19 et transport routier de marchandises* (p. 6926).

Détraigne (Yves) :

20708 Personnes handicapées. **Aide à domicile.** *Oubliés des accords du Ségur* (p. 6911).

23404 Personnes handicapées. **Aide à domicile.** *Oubliés des accords du Ségur* (p. 6913).

23902 Justice. **Épidémies.** *Lutte contre les faux certificats sanitaires* (p. 6909).

Duffourg (Alain) :

21631 Agriculture et alimentation. **Aide alimentaire.** *Mise en œuvre du chèque alimentaire et accompagnement associatif* (p. 6899).

Dumas (Catherine) :

18527 Transports. **Paris.** *Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris* (p. 6932).

20975 Transports. **Paris.** *Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris* (p. 6933).

E

Estrosi Sassone (Dominique) :

17033 Transports. **Transports aériens.** *Plan de relance du Gouvernement accordé à Air France* (p. 6927).

F

Favreau (Gilbert) :

23883 Agriculture et alimentation. **Aviculture.** *Avenir de la filière des volailles françaises* (p. 6900).

Férat (Françoise) :

17000 Transports. **Voies navigables.** *Prise en compte des voies navigables dans le plan de relance* (p. 6926).

20854 Agriculture et alimentation. **Élevage.** *Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables* (p. 6898).

24656 Agriculture et alimentation. **Élevage.** *Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables* (p. 6898).

Fernique (Jacques) :

19317 Transports. **Transports scolaires.** *Rétablissement du ramassage scolaire par vélo-bus à assistance électrique dans la communauté d'agglomération Seine-Eure* (p. 6935).

23115 Transports. **Automobiles.** *Dispositions prévues pour les professionnels des véhicules de collection au sein de zones à faibles émissions* (p. 6947).

Folliot (Philippe) :

23442 Industrie. **Industrie.** *Production et approvisionnement en masques français* (p. 6906).

G

Gold (Éric) :

23438 Transition écologique. **Énergies renouvelables.** *Augmentation du seuil de capacité des installations photovoltaïques* (p. 6918).

Gremillet (Daniel) :

17084 Transports. **Transports aériens.** *Inquiétudes des exploitants aéroportuaires* (p. 6928).

Gruny (Pascale) :

18442 Transports. **Automobiles.** *Dérogation à l'interdiction de circuler pour les véhicules de collection* (p. 6931).

Guillot (Véronique) :

22930 Transports. **Automobiles.** *Véhicules autonomes* (p. 6945).

23764 Industrie. **Importations exportations.** *Relocalisation des masques chirurgicaux* (p. 6907).

H

Hingray (Jean) :

22884 Tourisme, Français de l'étranger et francophonie. **Loisirs.** *Pour la sauvegarde de nos parcs de loisirs, à thèmes et d'attractions* (p. 6915).

J

Jacquín (Olivier) :

- 13609 Transports. **Transports ferroviaires.** *Rapport sur l'avenir des petites lignes ferroviaires* (p. 6924).
- 16404 Transports. **Épidémies.** *Soutien de Voies navigables de France suite à la crise liée au Covid-19* (p. 6924).
- 16405 Transports. **Voies navigables.** *Besoins financiers et humains de Voies navigables de France* (p. 6925).

M

Marc (Alain) :

- 25123 Transition écologique. **Biocarburants.** *Filière des biocarburants* (p. 6919).
- 25124 Transition écologique. **Énergie.** *Hausse des prix de l'énergie* (p. 6920).

Masson (Jean Louis) :

- 24469 Transports. **Autoroutes.** *Affectation des recettes fiscales liées à la convention franco-luxembourgeoise sur les frontaliers, à la suppression du projet de péage sur l'autoroute A31 au nord de Thionville* (p. 6949).

Maurey (Hervé) :

- 17044 Biodiversité. **Animaux nuisibles.** *Lutte contre les chenilles processionnaires* (p. 6904).
- 17813 Biodiversité. **Animaux nuisibles.** *Lutte contre les chenilles processionnaires* (p. 6905).
- 25242 Mémoire et anciens combattants. **Anciens combattants et victimes de guerre.** *Demi-part fiscale supplémentaire des veuves des anciens combattants décédés avant 65 ans* (p. 6911).

Mérimou (Serge) :

- 25731 Solidarités et santé. **Professions et activités paramédicales.** *Travailleurs sociaux et médico-sociaux exclus du Ségur* (p. 6914).

Monier (Marie-Pierre) :

- 20587 Transports. **Transports.** *Calendrier de transfert de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité pour les communautés de communes* (p. 6941).

Montaugé (Franck) :

- 23041 Transports. **Voirie.** *Coordination des travaux de voirie entre État et collectivités territoriales* (p. 6946).

Mouiller (Philippe) :

- 15774 Agriculture et alimentation. **Épidémies.** *Situation des sélectionneurs, éleveurs et abatteurs de pigeonneaux* (p. 6897).
- 23928 Agriculture et alimentation. **Aviculture.** *Sauvegarde de la filière des volailles françaises et accord entre l'Europe et les pays du Mercosur* (p. 6901).

P

Paccaud (Olivier) :

- 25138 Mémoire et anciens combattants. **Anciens combattants et victimes de guerre.** *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants* (p. 6910).

Paul (Philippe) :

20195 Transports. **Transports ferroviaires.** *Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff* (p. 6940).

25582 Transports. **Transports ferroviaires.** *Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff* (p. 6940).

Perrin (Cédric) :

22086 Agriculture et alimentation. **Aide alimentaire.** *Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant* (p. 6899).

Procaccia (Catherine) :

13471 Transports. **Autoroutes.** *Difficultés de fonctionnement du système de glissières sur l'échangeur entre les autoroutes A4 et A86* (p. 6923).

R

Raimond-Pavero (Isabelle) :

13864 Biodiversité. **Insectes.** *Chenilles processionnaires* (p. 6904).

Regnard (Damien) :

19223 Transports. **Transports aériens.** *Remboursement des clients des compagnies aériennes* (p. 6934).

21807 Transports. **Transports aériens.** *Remboursement des clients des compagnies aériennes* (p. 6934).

Rietmann (Olivier) :

22085 Agriculture et alimentation. **Aide alimentaire.** *Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant* (p. 6899).

Rossignol (Laurence) :

13965 Justice. **Fonctionnaires et agents publics.** *Orientations envisagées dans le cadre des demandes de mutation du personnel du service d'insertion et de probation* (p. 6908).

S

Saint-Pé (Denise) :

23969 Transition écologique. **Aides publiques.** *Mise en place d'un chèque location électrique* (p. 6918).

Savoldelli (Pascal) :

18774 Transports. **Transports ferroviaires.** *Avenir du train Perpignan-Rungis* (p. 6933).

Sol (Jean) :

25203 Mémoire et anciens combattants. **Anciens combattants et victimes de guerre.** *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant soixante-cinq ans* (p. 6910).

Somon (Laurent) :

19497 Transports. **Emploi.** *Aéronautique* (p. 6937).

Sueur (Jean-Pierre) :

18797 Transition écologique. **Déchets.** *Mise en œuvre des garanties financières pour la post-exploitation des centres d'enfouissement technique* (p. 6917).

24866 Transports. **Transports ferroviaires.** *Dysfonctionnements à la gare de Montargis* (p. 6950).

T

Tissot (Jean-Claude) :

17278 Transports. **Voies navigables.** *Avenir du réseau fluvial français* (p. 6929).

V

Varaillas (Marie-Claude) :

25724 Solidarités et santé. **Professions et activités paramédicales.** *Application des accords du Ségur de la santé à l'ensemble des travailleurs du secteur social et médico-social du secteur privé à but non lucratif* (p. 6914).

Ventalon (Anne) :

21048 Transports. **Transports aériens.** *Difficultés liées au remboursement des billets d'avion* (p. 6943).

Verzelen (Pierre-Jean) :

24996 Mémoire et anciens combattants. **Anciens combattants et victimes de guerre.** *Conditions d'attribution de la demi-part fiscale accordée aux veufs et veuves des anciens combattants* (p. 6910).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

Cet index mentionne, pour chaque question, le numéro, le ministre ayant répondu et le titre

A

Aide à domicile

Détraigne (Yves) :

20708 Personnes handicapées. *Oubliés des accords du Ségur* (p. 6911).

23404 Personnes handicapées. *Oubliés des accords du Ségur* (p. 6913).

Aide alimentaire

Duffourg (Alain) :

21631 Agriculture et alimentation. *Mise en œuvre du chèque alimentaire et accompagnement associatif* (p. 6899).

Perrin (Cédric) :

22086 Agriculture et alimentation. *Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant* (p. 6899).

Rietmann (Olivier) :

22085 Agriculture et alimentation. *Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant* (p. 6899).

Aides publiques

Saint-Pé (Denise) :

23969 Transition écologique. *Mise en place d'un chèque location électrique* (p. 6918).

Anciens combattants et victimes de guerre

Maurey (Hervé) :

25242 Mémoire et anciens combattants. *Demi-part fiscale supplémentaire des veuves des anciens combattants décédés avant 65 ans* (p. 6911).

Paccaud (Olivier) :

25138 Mémoire et anciens combattants. *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants* (p. 6910).

Sol (Jean) :

25203 Mémoire et anciens combattants. *Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant soixante-cinq ans* (p. 6910).

Verzelen (Pierre-Jean) :

24996 Mémoire et anciens combattants. *Conditions d'attribution de la demi-part fiscale accordée aux veufs et veuves des anciens combattants* (p. 6910).

Animaux nuisibles

Maurey (Hervé) :

17044 Biodiversité. *Lutte contre les chenilles processionnaires* (p. 6904).

17813 Biodiversité. *Lutte contre les chenilles processionnaires* (p. 6905).

Appellations d'origine contrôlée (AOC)

Chauvet (Patrick) :

23880 Agriculture et alimentation. *Situation préoccupante de la filière de volailles française* (p. 6900).

Automobiles

Bonhomme (François) :

19965 Transports. *Circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions* (p. 6939).

Fernique (Jacques) :

23115 Transports. *Dispositions prévues pour les professionnels des véhicules de collection au sein de zones à faibles émissions* (p. 6947).

Gruny (Pascale) :

18442 Transports. *Dérogation à l'interdiction de circuler pour les véhicules de collection* (p. 6931).

Guillot (Véronique) :

22930 Transports. *Véhicules autonomes* (p. 6945).

Autoroutes

Masson (Jean Louis) :

24469 Transports. *Affectation des recettes fiscales liées à la convention franco-luxembourgeoise sur les frontaliers, à la suppression du projet de péage sur l'autoroute A31 au nord de Thionville* (p. 6949).

Procaccia (Catherine) :

13471 Transports. *Difficultés de fonctionnement du système de glissières sur l'échangeur entre les autoroutes A4 et A86* (p. 6923).

Aviation civile

Capo-Canellas (Vincent) :

21503 Transports. *Mise en demeure de la France dans le cadre du Ciel unique européen* (p. 6944).

Aviculture

Favreau (Gilbert) :

23883 Agriculture et alimentation. *Avenir de la filière des volailles françaises* (p. 6900).

Mouiller (Philippe) :

23928 Agriculture et alimentation. *Sauvegarde de la filière des volailles françaises et accord entre l'Europe et les pays du Mercosur* (p. 6901).

B

Biocarburants

Marc (Alain) :

25123 Transition écologique. *Filière des biocarburants* (p. 6919).

C

Chasse et pêche

Burgoa (Laurent) :

22022 Biodiversité. *Difficultés financières des sociétés de chasse* (p. 6905).

Cour de justice de l'Union européenne

Allizard (Pascal) :

23971 Armées. *Temps de travail des militaires* (p. 6903).

D

Déchets

Sueur (Jean-Pierre) :

18797 Transition écologique. *Mise en œuvre des garanties financières pour la post-exploitation des centres d'enfouissement technique* (p. 6917).

Défense nationale

Courtial (Édouard) :

24051 Armées. *Arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne sur le statut des militaires* (p. 6903).

E

Élevage

Férat (Françoise) :

20854 Agriculture et alimentation. *Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables* (p. 6898).

24656 Agriculture et alimentation. *Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables* (p. 6898).

Emploi

Somon (Laurent) :

19497 Transports. *Aéronautique* (p. 6937).

Énergie

Marc (Alain) :

25124 Transition écologique. *Hausse des prix de l'énergie* (p. 6920).

Énergies renouvelables

Gold (Éric) :

23438 Transition écologique. *Augmentation du seuil de capacité des installations photovoltaïques* (p. 6918).

Épidémies

Belin (Bruno) :

18240 Transports. *Avenir des aéroports régionaux* (p. 6930).

Deroche (Catherine) :

16777 Transports. *Covid-19 et transport routier de marchandises* (p. 6926).

Détraigne (Yves) :

23902 Justice. *Lutte contre les faux certificats sanitaires* (p. 6909).

Jacquin (Olivier) :

16404 Transports. *Soutien de Voies navigables de France suite à la crise liée au Covid-19* (p. 6924).

Mouiller (Philippe) :

15774 Agriculture et alimentation. *Situation des sélectionneurs, éleveurs et abatteurs de pigeonneaux* (p. 6897).

F

Fonction publique

Dagbert (Michel) :

14242 Justice. *Demandes de mutation des personnels du service pénitentiaire d'insertion et de probation* (p. 6908).

Fonctionnaires et agents publics

Rosignol (Laurence) :

13965 Justice. *Orientations envisagées dans le cadre des demandes de mutation du personnel du service d'insertion et de probation* (p. 6908).

6893

I

Importations exportations

Guillot (Véronique) :

23764 Industrie. *Relocalisation des masques chirurgicaux* (p. 6907).

Industrie

Folliot (Philippe) :

23442 Industrie. *Production et approvisionnement en masques français* (p. 6906).

Insectes

Raimond-Pavero (Isabelle) :

13864 Biodiversité. *Chenilles processionnaires* (p. 6904).

L

Loisirs

Hingray (Jean) :

22884 Tourisme, Français de l'étranger et francophonie. *Pour la sauvegarde de nos parcs de loisirs, à thèmes et d'attractions* (p. 6915).

P

Paris

Dumas (Catherine) :

18527 Transports. *Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris* (p. 6932).

20975 Transports. *Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris* (p. 6933).

Politique étrangère

Courtial (Édouard) :

20297 Armées. *Retrait des forces françaises au Sahel* (p. 6902).

Ponts et chaussées

Decool (Jean-Pierre) :

13331 Transports. *Situation des ponts de rétablissement* (p. 6922).

16720 Transports. *Situation des ponts de rétablissement* (p. 6922).

Professions et activités paramédicales

Mérillou (Serge) :

25731 Solidarités et santé. *Travailleurs sociaux et médico-sociaux exclus du Ségur* (p. 6914).

Varaillas (Marie-Claude) :

25724 Solidarités et santé. *Application des accords du Ségur de la santé à l'ensemble des travailleurs du secteur social et médico-social du secteur privé à but non lucratif* (p. 6914).

6894

R

Routes

Bouloux (Yves) :

12410 Transports. *Signalisation routière des communes rurales* (p. 6920).

Cambon (Christian) :

13085 Transports. *Entretien du réseau routier national* (p. 6921).

Chauvin (Marie-Christine) :

19922 Transports. *Liaison Poligny-Vallorbe* (p. 6938).

T

Transports

Monier (Marie-Pierre) :

20587 Transports. *Calendrier de transfert de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité pour les communautés de communes* (p. 6941).

Transports aériens

Corbisez (Jean-Pierre) :

19433 Transports. *Maintien des lignes aériennes intérieures* (p. 6936).

Estrosi Sassone (Dominique) :

17033 Transports. *Plan de relance du Gouvernement accordé à Air France* (p. 6927).

Gremillet (Daniel) :

17084 Transports. *Inquiétudes des exploitants aéroportuaires* (p. 6928).

Regnard (Damien) :

19223 Transports. *Remboursement des clients des compagnies aériennes* (p. 6934).

21807 Transports. *Remboursement des clients des compagnies aériennes* (p. 6934).

Ventalon (Anne) :

21048 Transports. *Difficultés liées au remboursement des billets d'avion* (p. 6943).

Transports en commun

Assassi (Éliane) :

20919 Transports. *Contrat de renouvellement des rames du RER B* (p. 6943).

Transports ferroviaires

Arnaud (Jean-Michel) :

20836 Transports. *État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon* (p. 6942).

22477 Transports. *État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon* (p. 6942).

Bonnecarrère (Philippe) :

21966 Transports. *Redynamisation des trains de nuit* (p. 6945).

Bonnefoy (Nicole) :

24374 Transports. *Gare de fret ferroviaire de Cognac* (p. 6948).

25712 Transports. *Gare de fret ferroviaire de Cognac* (p. 6949).

Jacquin (Olivier) :

13609 Transports. *Rapport sur l'avenir des petites lignes ferroviaires* (p. 6924).

Paul (Philippe) :

20195 Transports. *Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff* (p. 6940).

25582 Transports. *Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff* (p. 6940).

Savoldelli (Pascal) :

18774 Transports. *Avenir du train Perpignan-Rungis* (p. 6933).

Sueur (Jean-Pierre) :

24866 Transports. *Dysfonctionnements à la gare de Montargis* (p. 6950).

Transports scolaires

Fernique (Jacques) :

19317 Transports. *Rétablissement du ramassage scolaire par vélo-bus à assistance électrique dans la communauté d'agglomération Seine-Eure* (p. 6935).

V

Voies navigables

Férat (Françoise) :

17000 Transports. *Prise en compte des voies navigables dans le plan de relance* (p. 6926).

Jacquin (Olivier) :

16405 Transports. *Besoins financiers et humains de Voies navigables de France* (p. 6925).

Tissot (Jean-Claude) :

17278 Transports. *Avenir du réseau fluvial français* (p. 6929).

Voirie

Montaugé (Franck) :

23041 Transports. *Coordination des travaux de voirie entre État et collectivités territoriales* (p. 6946).

Réponses des ministres

AUX QUESTIONS ÉCRITES

AGRICULTURE ET ALIMENTATION

Situation des sélectionneurs, éleveurs et abatteurs de pigeonneaux

15774. – 30 avril 2020. – **M. Philippe Mouiller** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation des sélectionneurs, éleveurs et abatteurs de pigeonneaux, en raison de la crise sanitaire due au Covid-19. Cette production particulière est fortement présente dans le grand ouest et principalement dans le département des Deux-Sèvres où sont situés de nombreux abattoirs. L'activité de cette filière est lourdement impactée par la crise sanitaire du Covid-19, en raison de la fermeture des restaurants et d'un grand nombre de marchés alimentaires. De plus, la consommation dans les foyers est en forte baisse du fait du confinement empêchant les réunions familiales festives, les ventes à l'exportation étant quant à elles proches de zéro. La vente des pigeons a chuté de plus de 80 %. Ces volailles sont principalement commercialisées via des abattoirs spécialisés qui, pour certains d'entre eux, ont cessé toute activité. Les abattoirs continuant leur activité congèlent les pigeonneaux. Toutefois, ce stock va peser sur le marché, une fois la crise terminée qui interviendra, peut-être, en juillet et en août, période commercialement creuse pour ce type de produit. Cette production a pour particularité de ne pouvoir être arrêtée ou diminuée. En effet, contrairement aux autres volailles, ils sont nidicoles et imposent donc leur rythme de production aux éleveurs. Le secteur de l'accoupage est également fortement impacté par les problèmes rencontrés avec le fret, l'encombrement du marché européen et l'arrêt de travail de Géodis - seule société à pratiquer le transport express d'animaux vivants. De plus, les éleveurs doivent faire face à une augmentation de leurs coûts de production : alimentation animale, transports, CO2... Des reproducteurs dans certaines filières dont le pigeon sont abattus dans cette filière ; ce qui aura un fort impact au moment de la reprise. Actuellement, les éleveurs et les abatteurs partagent le coût de la crise. Les abattoirs font, en effet, l'effort de prendre à leur charge 50 % de la production des éleveurs. Ces derniers arrivent difficilement à régler leurs charges, et ne se versent pas de salaire. Malgré cela, les acteurs de cette filière n'arriveront pas à faire face seuls à cette crise inédite. La filière n'est pas incluse dans les dispositifs de l'organisation commune de marché. Il est donc urgent que la Commission européenne autorise les États membres à prévoir des mesures extraordinaires pour accompagner ces éleveurs jusqu'à la fin de la crise et ce, pour ne pas compromettre l'avenir. Ils sollicitent de l'État des aides directes, avec une augmentation et une adaptation du fonds de solidarité, la suppression des charges sociales et fiscales et leur prise en compte dans les aides aux entreprises en difficulté. Ils demandent instamment la mise en place d'une clause de sauvegarde pour limiter les importations des pays tiers. Il n'est pas concevable de les maintenir alors que des éleveurs vont devoir suspendre leur activité. Ils souhaitent la réouverture de plus de marchés alimentaires et une reprise du transport d'animaux vivants. Une intervention auprès de la société Géodis serait bienvenue. Ils espèrent pouvoir obtenir des aides spécifiques à ces filières telles qu'une aide aux couvoirs, au stockage privé au même titre que les autres filières et une aide à la sauvegarde des élevages de reproducteurs. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre en direction de cette filière fortement présente dans les Deux-Sèvres.

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, dans l'intérêt général des concitoyens. Dans ce contexte, la filière de production des pigeons et pigeonneaux a été confrontée à de fortes difficultés conjoncturelles, car elle réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires dans le secteur de la restauration hors domicile, fermé en majorité pendant presque deux mois. Le déconfinement doit lui permettre de retrouver progressivement une partie de ces débouchés. Le Gouvernement est particulièrement sensible aux difficultés de la filière pigeon. Il est aux côtés de tous les chefs d'entreprise et de tous les salariés dans cette période de crise liée au covid-19. Des mesures transversales de soutien aux entreprises sans précédent ont été mises en place pour toutes les filières dès le début de la crise (fonds de solidarité, prêt garanti par l'État, report de cotisations sociales et d'impôts, chômage partiel...). Une mesure d'aide spécifique, dotée d'une enveloppe de 3 millions d'euros, a été décidée pour certaines espèces de volailles, particulièrement touchées par la fermeture de la restauration, et notamment les pigeons. Environ 500 dossiers de demande d'aide ont été déposés et instruits. À quelques cas particuliers près, toutes ces aides ont été payées à présent. En complément, les outils

européens de gestion de ces marchés sont essentiels pour faire face aux aléas des marchés agricoles. C'est pourquoi le ministre de l'agriculture et de l'alimentation a mobilisé l'ensemble des partenaires européens pour porter conjointement la nécessité d'activer des mesures de gestion des marchés rapides et adaptées à chaque filière. La Commission européenne a répondu favorablement avec des premières mesures, et en particulier en ce qui concerne les filières viandes, une mesure d'aide au stockage privé pour les ovins, les caprins et les bovins. Le ministre chargé de l'agriculture lui a demandé d'étendre ces premières mesures, afin d'aider au mieux toutes les filières qui rencontrent des difficultés, comme la filière pigeons. Le ministre a ainsi demandé à la Commission européenne l'éligibilité des volailles à une mesure d'aide financière au stockage privé. En parallèle, le ministère chargé de l'agriculture s'est mobilisé pour ouvrir de nouveaux marchés à l'export. Une relation privilégiée avec Singapour vient d'être instaurée dans le secteur agroalimentaire et un accompagnement spécial des exportateurs français intéressés est mis en place avec la *Team France Export Agro*, avec l'appui de l'ambassade de France à Singapour. Les producteurs de pigeons peuvent bénéficier de cet accompagnement. L'ensemble du Gouvernement, dont le ministère de l'agriculture et de l'alimentation, reste pleinement mobilisé pour suivre l'évolution de la situation pour l'ensemble des filières agricoles et apporter les solutions appropriées le plus rapidement possible.

Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables

20854. – 18 février 2021. – **Mme Françoise Férat** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le soutien à la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine (SIQO), issues des systèmes d'élevage les plus durables. L'article 18 de la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt prévoit que « les campagnes d'information collectives et génériques sur les produits frais, menées par les organisations professionnelles ou interprofessionnelles agricoles portant notamment sur la qualité des produits, les bénéfices nutritionnels et usages culinaires des produits, la connaissance des métiers de la filière ou des démarches agro-environnementales, bénéficient d'espaces d'information périodiques gratuits auprès des sociétés publiques de radio et de télévision. ». La filière viande bovine française a développé la commercialisation de viandes bovines Label Rouge en prenant plusieurs engagements. D'une part, le cahier des charges du Label Rouge a évolué pour intégrer toujours mieux les attentes sociétales : alimentation du bétail garantie sans OGM, taux minimum de 80% d'autonomie alimentaire du troupeau, réalisation obligatoire du diagnostic de bien-être animal... D'autre part, un accord interprofessionnel a été adopté pour rendre obligatoire la contractualisation avec intégration de l'indicateur de coût de production des éleveurs sur ce segment de marché. L'État doit désormais respecter la loi votée en 2014 ! Il doit accompagner cette démarche de progrès de la filière viande bovine (comme d'autres dans d'autres secteurs), en augmentant la visibilité auprès des consommateurs de ces produits de qualité supérieure, issus des systèmes d'élevage les plus durables. Elle lui demande quelles mesures sont envisagées par le Gouvernement afin d'accompagner les éleveurs dans ces démarches et afin de respecter les termes de la loi de 2014.

Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables

24656. – 30 septembre 2021. – **Mme Françoise Férat** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** les termes de sa question n° 20854 posée le 18/02/2021 sous le titre : "Soutenir la promotion des viandes sous signe officiel d'identification de la qualité et de l'origine issues des systèmes d'élevage les plus durables", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le ministère de l'agriculture et de l'alimentation est attaché à garantir une alimentation de qualité aux français. Le Gouvernement dans son ensemble considère que la bonne information du consommateur et du citoyen est une priorité, gage de confiance dans le modèle alimentaire français et européen. Il œuvre en faveur du développement des mentions valorisantes (labels, certifications, cahiers des charges...) qui orientent l'acte d'achat des consommateurs, comme contre la fraude sur ces étiquetages dans le cadre des actions plus larges que la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes mène notamment sur la loyauté des relations commerciales. Les professionnels des filières viandes sont également conscients de l'importance de la traçabilité, notamment de l'origine, et de cet effort de transparence. C'est pourquoi l'ensemble des plans de filière établis par les interprofessions du secteur de la viande contiennent des mesures qui visent à s'approprier davantage les réglementations, à améliorer les dispositifs de traçabilité et à faciliter les démarches

d'information des consommateurs. Ces plans de filière consacrent également une place primordiale à la segmentation et à la montée en gamme des productions françaises. La filière bovine s'est à ce titre donné un objectif ambitieux de développement de l'offre de viande de bœuf sous label rouge, autour duquel tous les maillons de la production à la distribution se sont engagés. Le ministre de l'agriculture et de l'alimentation suit cette démarche de manière très attentive, et accompagne la filière dans ses efforts, notamment en rendant obligatoire la contractualisation sur ce segment, à la demande de l'interprofession. La promulgation de la loi EGALIM 2 permettra également de pérenniser cette obligation de contractualisation, gage d'une meilleure visibilité pour les producteurs comme pour les acheteurs, et d'une meilleure valorisation de leur production par les éleveurs qui font l'effort de cette conduite d'élevage plus exigeante. Cette loi permettra également de renforcer la prise en compte des indicateurs de coûts de production dans la filière bovine et l'expérimentation d'un tunnel de prix dans le cadre des contrats. La France soutient également les démarches européennes visant à favoriser le développement et l'identification des démarches vertueuses en matière de durabilité et de bien-être animal, en particulier à travers la stratégie « de la ferme à la table ». La présidence française de l'Union européenne au premier semestre 2022 permettra à cet égard de lancer ou de renforcer d'importants travaux de définition ou de révision de normes qui permettront *in fine* d'informer précisément le consommateur sur les efforts et progrès réalisés par les éleveurs, et donc à ces derniers de mieux valoriser leurs productions. Enfin, dans le cadre de la mesure « Structuration de filières » du volet agricole du plan de Relance, plusieurs projets concernant la filière bovine ont pu être sélectionnés. Tous visent à développer des projets innovants pour la filière et permettant une montée en gamme que ce soit du point de vue de la qualité ou du bien-être animal. Ces projets permettront surtout à cette filière d'être mieux structurée à long terme.

Mise en œuvre du chèque alimentaire et accompagnement associatif

21631. – 18 mars 2021. – **M. Alain Duffourg** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur le dispositif de « chèque alimentaire » proposé par la convention citoyenne pour le climat, afin de faciliter, pour les plus démunis, l'accès à des produits frais, bio et en circuits courts. Les modalités de mise en œuvre de ce dispositif solidaire sont à l'étude et il l'interroge sur la complémentarité de mise en œuvre de ce futur dispositif avec les réseaux existants d'aide alimentaire, notamment les banques alimentaires. En effet, les associations d'aide alimentaire maîtrisent l'organisation logistique, la mobilisation des bénévoles, la collecte et la gestion des denrées alimentaires. Une complémentarité doit être trouvée pour la mise en place de ce chèque alimentaire avec ce réseau d'associations qui permettent un accompagnement et une inclusion sociale auprès des personnes accueillies. Il lui demande quelles sont les modalités de mise en œuvre envisagées par le Gouvernement.

Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant

22085. – 8 avril 2021. – **M. Olivier Rietmann** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation**, sur l'élaboration et la mise en œuvre du dispositif de « chèque alimentaire » qui vise à favoriser l'accès à des produits de qualité, frais et locaux, aux ménages les plus modestes. Il souhaite en particulier lui rappeler l'expérience et les capacités logistiques, tant en termes de mobilisation des bénévoles que de collecte et de gestion des denrées, du réseau des banques alimentaires. Caractérisé également par un maillage territorial complet, le réseau de ses partenaires (associations, épiceries sociales, centre communal d'action sociale - CCAS...) dispose d'atouts indiscutables qu'il serait opportun de mettre à profit dans le déploiement du dispositif. Il le remercie en conséquence de lui indiquer le rôle, qu'il espère central, que joueront les associations d'aide alimentaire dans le dispositif précité.

Dispositif « chèque alimentaire » et réseau associatif existant

22086. – 8 avril 2021. – **M. Cédric Perrin** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation**, sur l'élaboration et la mise en œuvre du dispositif de « chèque alimentaire » qui vise à favoriser l'accès à des produits de qualité, frais et locaux, aux ménages les plus modestes. Il souhaite en particulier lui rappeler l'expérience et les capacités logistiques, tant en termes de mobilisation des bénévoles que de collecte et de gestion des denrées, du réseau des Banques alimentaires. Caractérisé également par un maillage territorial complet, le réseau de ses partenaires (associations, épiceries sociales, centre communal d'action sociale (CCAS)...) dispose d'atouts indiscutables qu'il serait opportun de mettre à profit dans le déploiement du dispositif. Il le remercie en conséquence de lui indiquer le rôle, qu'il espère central, que joueront les associations d'aide alimentaire dans le dispositif précité.

Réponse. – La lutte contre la précarité alimentaire est un enjeu majeur pour la société. Le comité national de coordination de la lutte contre la précarité alimentaire a été installé le 8 septembre 2020 par le ministre des solidarités et de la santé, accompagné des ministres chargés de l'alimentation et du logement. Il réunit tous les acteurs concourant à la lutte contre la précarité alimentaire (associations, collectivités, administrations, acteurs économiques...). La création de ce comité adresse un message fort quant à la mobilisation du Gouvernement sur le sujet. Ce comité de concertation a pour vocation de structurer durablement la coordination des acteurs vers des formes d'aides soucieuses de l'autonomie des personnes, de l'environnement et de la qualité de l'alimentation, à travers un plan d'action pour la transformation de l'aide alimentaire et la lutte contre la précarité alimentaire. De plus, le plan de relance prévoit 100 M€ sur 2 ans pour les associations de lutte contre la pauvreté, parmi lesquelles les associations de lutte contre la précarité alimentaire. Il a pour vocation de soutenir des projets structurants, tenant compte des besoins des personnes concernées, dans une optique de prévention des situations de précarité alimentaire et de développement de la capacité à agir des personnes. La création d'un chèque alimentaire pour permettre aux ménages les plus modestes d'avoir accès à une alimentation durable constitue une recommandation de la convention citoyenne pour le climat (propositions SN5.2.3 et SN6.1.5). C'est un chantier sur lequel le Gouvernement travaille actuellement, qui nécessite encore des éclairages techniques sur les modalités de mise en œuvre, notamment à travers des rapports au Parlement. En effet, la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit, dans son article 259, 2 rapports du Gouvernement au Parlement. Le premier rapport, qui sera remis avant la fin du mois de novembre 2021 précisera les modalités et les délais d'instauration du « chèque alimentation durable », ainsi que les actions mises en place. Le deuxième rapport, qui sera remis avant la fin du mois de février 2022, précisera les conditions de mise en œuvre et notamment les bénéficiaires, dont les jeunes, les produits éligibles, le montant alloué, la durée, les modalités d'évaluation et de suivi, les mesures pour assurer une adéquation entre offre et demande et les dispositifs d'accompagnements. Ainsi le dispositif ne sera pas mis en place avant 2022, pour permettre une évaluation fine des scénarios possibles, et s'assurer que la solution mise en œuvre soit la plus pertinente pour permettre l'accès à une alimentation durable aux personnes qui en ont besoin.

Situation préoccupante de la filière de volailles française

23880. – 22 juillet 2021. – **M. Patrick Chauvet** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur la situation préoccupante de la filière de volailles en France. En effet, les représentants de la profession s'inquiètent de la ratification prochaine de l'accord commercial entre l'Europe et les pays du Mercosur. L'enjeu en est la souveraineté alimentaire de la France. En effet, si cet accord venait à s'appliquer, la filière de volailles française qui doit déjà faire face à plus de 40 % de poulets importés, serait alors mise en concurrence avec des filières étrangères qui ne respectent pas les mêmes exigences sur les bonnes pratiques d'élevages. Alors que l'origine française des volailles est largement plébiscitée par les consommateurs, l'objectif de la filière est aujourd'hui d'offrir du poulet dans toutes les occasions et de reprendre des parts de marché sur l'importation. Dans ce contexte les représentants de la profession demandent l'instauration de contrôles systématiques sur chaque lots importés en Europe afin de s'assurer que les pays exportateurs respectent la réglementation européenne relative aux conditions de travail, au bien être animal et à la sécurité sanitaire des produits. À cet égard, il apparaît indispensable que toutes les volailles vendues en France bénéficient d'un étiquetage de l'origine des produits, seul rempart contre une importation sauvage de produits non identifiés. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il entend prendre afin de sauvegarder cette activité.

Avenir de la filière des volailles françaises

23883. – 22 juillet 2021. – **M. Gilbert Favreau** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les conséquences de l'accord commercial entre l'Europe et les pays du Mercosur, pour la filière des volailles françaises. En effet, un tel accord aurait des répercussions catastrophiques pour cette filière qui doit déjà faire face à plus de 40 % de poulets importés. Du fait de l'ouverture de nouveaux contingents, les volailles françaises se verraient concurrencées par des produits importés ne respectant pas les mêmes exigences en termes de bonnes pratiques d'élevage. L'accord commercial entre l'Europe et les pays du Mercosur prévoit l'importation de 180 000 tonnes de viande de volaille en plus. Ces importations massives viendront anéantir les efforts de la filière pour mettre en place une montée en gamme des produits proposés aux consommateurs français. Ces derniers plébiscitent l'origine française des volailles ; la crise sanitaire ayant même renforcé la préférence des consommateurs pour la production française. Or, les importations de poulets ont augmenté considérablement depuis une vingtaine d'années : en 2000, elles n'étaient encore que de 20 %. En 2020, plus de 40 % des poulets consommés en France provenaient de l'étranger. Les représentants de la filière française de volailles entendent

repandre des parts de marché sur l'importation. C'est pourquoi ils s'opposent à ce que cet accord commercial soit ratifié tout comme ils souhaitent que tous les futurs accords internationaux contiennent des clauses miroirs afin de s'assurer que les conditions de production des pays exportateurs respectent strictement chacune des exigences de la réglementation européenne sur les conditions de travail que du bien-être animal ou de la sécurité sanitaire des produits importés. De plus, ils considèrent indispensable que toutes les volailles et tous les produits vendus en France dans la distribution mais aussi dans la restauration collective bénéficient d'un étiquetage de l'origine des produits afin d'informer les consommateurs français qui sont en droit d'exiger de savoir ce qu'ils mangent. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les exigences que la France entend imposer comme exigences pour sauvegarder la filière des volailles françaises.

Sauvegarde de la filière des volailles françaises et accord entre l'Europe et les pays du Mercosur

23928. – 22 juillet 2021. – **M. Philippe Mouiller** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de l'alimentation** sur les vives préoccupations exprimées par les représentants de la filière des volailles françaises, en raison de la reprise des discussions relatives à la ratification de l'accord commercial entre l'Europe et les pays du Mercosur. Alors que la filière des volailles françaises doit déjà faire face à plus de 40 % de poulets importés, ce sont plus de 180.000 tonnes de volailles qui seraient importées en plus du Mercosur vers l'Europe, si cet accord venait à être conclu. Des filières seraient alors mises en concurrence alors qu'elles ne respectent pas les mêmes exigences sur les bonnes pratiques d'élevages. Les efforts effectués par la filière pour mettre en place une montée en gamme se verraient alors anéantis ; le prix du poulet importé devenant alors le prix de référence pour les opérateurs en Europe. Les coûts de production au Brésil représentent la moitié du coût de production en France. Pourtant, les consommateurs français plébiscitent l'origine française des volailles et la crise sanitaire n'a fait que renforcer cette attente. Or, depuis une vingtaine d'années, les importations de poulets ont fortement augmenté. Le pourcentage de poulets consommés en France provenant de l'étranger est passé de 25 % en 2000 à 40 % en 2020. Les représentants de la filière des volailles françaises ont pour objectif de reprendre des parts de marché sur l'importation. C'est pourquoi ils s'opposent à ce que la France signe cet accord voire même qu'elle en prévoit une mise en place provisoire. De plus, la profession souhaite que dans les futurs accords internationaux, des clauses miroirs assurent la mise en place de contrôles systématiques de chaque lot importé en Europe afin de s'assurer que les conditions de production des pays exportateurs respectent strictement la réglementation européenne en matière de conditions de travail, de bien-être animal et de sécurité sanitaire des produits. Les représentants de la filière souhaitent qu'un étiquetage de l'origine des produits, seul rempart contre une importation sauvage de produits non identifiés, soit exigé pour toutes les volailles et tous les produits vendus en France dans la distribution et dans la restauration collective. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend mettre en place afin de répondre aux attentes légitimes de la filière des volailles françaises afin d'assurer la souveraineté alimentaire de l'Europe et de la France en particulier.

Réponse. – Un accord politique a en effet été conclu le 28 juin 2019, ouvrant la voie à la possible signature d'un accord d'association entre l'Union européenne (UE) et les pays du marché commun du Sud (Mercosur). La France demeure vigilante et ne soutiendra l'accord que si les pays du Mercosur respectent une série d'engagements et que les dispositions de ce texte permettent de les suivre attentivement. Elle défend une position exigeante, en particulier sur le volet agricole et sur le développement durable, et a fixé des conditions préalables avant d'envisager toute reprise du processus vers un accord. Il s'agit de s'assurer que l'accord n'entraîne pas une augmentation de la déforestation importée au sein de l'UE, que les politiques publiques des pays du Mercosur soient pleinement conformes avec leurs engagements au titre de l'Accord de Paris et que les produits agroalimentaires importés bénéficiant d'un accès préférentiel respectent bien, de droit et de fait, les normes sanitaires et environnementales de l'UE. La France ne soutient donc pas l'accord du Mercosur. Par ailleurs, le Gouvernement accompagne la filière grâce au volet agricole du Plan de Relance, *via* : - l'appel à projet « structuration de filières » dont bénéficient les interprofessions ANVOL (association nationale interprofessionnelle de la volaille de chair), CNPO (comité national pour la promotion de l'œuf) et CIFOG (comité interprofessionnel des palmipèdes à foie gras), notamment en cohérence avec le pacte ambition ANVOL 2025 (qui vise à faire évoluer les modes de production en réponse aux attentes des consommateurs français tout en préservant la compétitivité de la filière) ; - le plan de modernisation des abattoirs (qui permet d'accompagner les entreprises d'abattage-découpe dans le financement de leurs projets visant à améliorer leur compétitivité, leur gouvernance ainsi que les conditions de travail des opérateurs et la protection des animaux), dans le cadre duquel 38 projets d'investissement déposés par des entreprises de la filière volaille sont déjà retenus ; - en sus des aides aux investissements prévues dans le cadre des programmes de développement rural régionaux gérés par les conseils régionaux, le pacte « biosécurité bien-être

animal », à travers lequel l'État accompagne les éleveurs dans leurs investissements de biosécurité ou d'amélioration des conditions d'élevage au regard du bien-être animal. Par ailleurs, le principe selon lequel tout produit qui entre dans l'UE doit respecter les règles du marché intérieur, en particulier les normes sanitaires et phytosanitaires, demeure non négociable. Le Gouvernement a bien identifié que les préoccupations exprimées, à la fois par les éleveurs et les consommateurs, ne portent pas seulement sur la qualité sanitaire des importations, mais également sur l'équivalence des modes de production. C'est prioritairement au niveau européen que les normes de production applicables aux produits issus de pays tiers doivent être fixées. La France est à l'initiative de l'introduction, dans la réglementation sanitaire de l'UE, d'éléments de réciprocité envers les produits issus de pays tiers, en particulier des mesures « miroirs », comme en témoigne le règlement européen sur les médicaments vétérinaires. Par ailleurs, le Gouvernement continue à promouvoir, au niveau européen, l'introduction, dans les accords de libre-échange, de conditionnalités tarifaires ciblées fondées sur des critères de durabilité des produits. D'une manière plus générale, le Gouvernement porte auprès de la Commission européenne l'objectif d'une meilleure cohérence entre la politique commerciale et la politique agricole de l'UE, conformément aux engagements de l'axe 3 de son plan d'actions relatif à l'accord commercial de libre-échange entre l'UE et le Canada (CETA). Récemment, dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune, le Gouvernement a également défendu cette meilleure application des normes sanitaires et environnementales européennes aux produits importés. Les déclarations adoptées par la Commission européenne, le Conseil de l'UE et le Parlement européen témoignent du caractère stratégique donné à cette priorité et la Commission devrait rendre un rapport sur cette question au premier semestre 2022. Enfin, le Gouvernement est attaché à améliorer l'information donnée au consommateur sur l'origine des denrées alimentaires. En ce qui concerne les viandes de volailles, le règlement (UE) n° 1337/2013 impose depuis le 1^{er} avril 2015 l'indication du pays d'origine des viandes fraîches, réfrigérées et congelées destinées à être livrées au consommateur final ou aux collectivités. La Commission européenne a publié en août 2021 un rapport dont les conclusions sont positives, notamment en ce qui concerne la perception par les consommateurs. Au niveau national, la loi n° 2021-1357 du 10 juin 2020, étend cette obligation d'information du consommateur aux établissements proposant des repas à consommer sur place et aux établissements proposant des repas à consommer sur place et à emporter ou à livrer.

ARMÉES

Retrait des forces françaises au Sahel

20297. – 28 janvier 2021. – **M. Édouard Courtial** appelle l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les risques d'un éventuel retrait des forces françaises au Sahel. En effet, lors d'un entretien accordé à Jeune Afrique fin novembre 2020, le Président de la République déclarait son intention de faire « évoluer » l'opération Barkhane. Mais depuis cette prise de position, cette évolution n'a pas encore été précisée, laissant la question du maintien des forces françaises dans la région en suspens. Certes, le soutien tardif du groupement des forces spéciales européennes (la task force Takuba), le difficile relais des armées africaines sur place et la volonté d'éviter un enlèvement des troupes françaises, coûteux en vies humaines et en moyens matériels, constituent autant de motifs qui peuvent expliquer cette déclaration. Mais l'absence de perspectives de retrait militaire ne doit pas occulter les succès de la lutte anti-terroriste au Sahel. Comme, par exemple, l'élimination récente du leader d'Al-Qaida au Maghreb islamique (AQMI), Abdelmalek Droukdel. Cette lutte reste un enjeu majeur tant pour la stabilité de la région que pour la politique de sécurité nationale. Ainsi, il lui demande de bien vouloir clarifier la position du Gouvernement sur la question d'un potentiel désengagement français au Sahel.

Réponse. – Le 9 juillet 2021, le Président de la République a annoncé les modalités de la transformation de notre engagement au Sahel. Ces changements ont fait l'objet d'échanges constructifs avec nos partenaires africains et européens. La France restera bien évidemment fortement engagée dans la lutte contre les groupes armés terroristes qui continuent de menacer les Etats de la région, en privilégiant une plus grande coopération avec les Etats sahéliens. Ce nouveau dispositif couvrira quatre dimensions majeures du besoin de nos partenaires : - La dimension « contre-terrorisme » avec la poursuite de la mission de la Task Force Sabre à Ouagadougou ; - La dimension « montée en puissance des armées régionales » pour former, entraîner, équiper et conseiller les armées partenaires. Cette dimension sera renforcée et élargie aux pays du Golfe de Guinée, qui font face à une extension de la menace ; - La dimension « partenariat de combat » pour être en mesure d'accompagner les partenaires africains dans leurs opérations. La Task Force Takuba se distingue par sa dimension profondément européenne. Elle sera au cœur de notre action collective au Sahel. Aujourd'hui centrée sur le Mali, elle jouera sur l'effet démultiplicateur de ses détachements européens légers d'accompagnement au combat. La France y maintiendra

une contribution significative. En parallèle la participation de nos partenaires européens y sera renforcée (Italiens, Danois, Roumains...); - La dimension « réassurance » pour demeurer en permanence en mesure d'intervenir rapidement au profit des forces alliées ou partenaires, grâce à nos moyens aériens déployés au Niger. Dans cet esprit, la présence française au Niger sera renforcée : Niamey sera le centre de commandement et de coordination de nos forces et de toutes les actions de coopération. Le Tchad restera également un élément clé de notre dispositif avec le maintien d'une présence significative, aérienne et terrestre. L'essence même d'une opération militaire, c'est l'adaptation. Nous ne quittons pas le Sahel. Il s'agit, comme nous l'avons fait depuis 8 ans, de nous transformer pour être plus efficace sur le terrain. Nous nous transformons pour transférer progressivement la responsabilité de la sécurité du Sahel à nos partenaires sahéliens et ouest-africains.

Temps de travail des militaires

23971. – 29 juillet 2021. – **M. Pascal Allizard** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** à propos du temps de travail des militaires. Il rappelle que dans une récente décision, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) relève notamment que les activités exercées par les militaires liées à des services d'administration, d'entretien, de réparation, de santé, de maintien de l'ordre ou de poursuite des infractions ne sont pas exclues des exigences imposées par la directive 2003/88 sur l'aménagement du temps de travail. Mais pour la CJUE, les activités opérationnelles ainsi que celles liées à la formation n'entrent pas dans le cadre de la directive. En revanche, la France, attachée à la notion de service « en tout temps et en tout lieu », a toujours considéré que les forces armées n'entraient pas dans le champ d'application de cette directive. D'ailleurs, dans un récent avis, le haut comité d'évaluation de la condition militaire avait souligné que « les règles fixant la durée de travail tant des salariés que des fonctionnaires ne sont pas applicables aux militaires ». Par conséquent, compte tenu de la portée de cette décision qui remettrait en cause la pratique de la France et touche à sa souveraineté, il souhaite connaître les suites que le Gouvernement entend donner à cette décision de la CJUE, tant au niveau national qu'euro péen.

Arrêt de la Cour de Justice de l'Union européenne sur le statut des militaires

24051. – 29 juillet 2021. – **M. Édouard Courtial** appelle l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les conséquences de l'arrêt, rendu par la Cour de Justice de l'Union européenne le 15 juillet 2021, au sujet du statut des militaires des pays membres. À cette occasion, la Cour a affirmé que les militaires de l'Union européenne sont assujettis au même droit du travail que n'importe quel travailleur, hormis les cas où ils sont en entraînement, en opération ou lors d'événements exceptionnels graves. Cette décision ne respecte ni le principe constitutionnel français qui donne au chef de l'État « la libre disposition de la force armée » ni le traité de l'Union européenne qui affirme que « la sécurité nationale reste de la seule responsabilité de chaque État membre » (article 4) ni le principe de subsidiarité du droit européen. En outre, elle menace très directement notre sécurité intérieure en risquant de désorganiser nos forces armées. Le Président de la République rappelait lui-même de manière solennelle dans son discours du 13 juillet 2019 à l'Hôtel de Brienne « qu'il n'y a pas lieu de transiger avec l'exigence de disponibilité en tout temps et en tout lieu qui est le corollaire du principe constitutionnel de libre disposition des forces armées ». Ainsi, la décision de la Cour de justice ne fait pas simplement abstraction du métier singulier des militaires et de ceux qui les soutiennent. Elle ne tient aucun compte du statut particulier de la défense militaire française en Europe et constitue une atteinte grave et inacceptable à notre souveraineté nationale. À la suite de cette décision de la Cour de justice, le ministère des armées a déclaré « vérifier comment cela se décline dans la réglementation française ». Mais, face à la gravité d'une telle décision et aux menaces qu'elle représente dans l'avenir pour notre souveraineté, la France ne peut en rester là. Aussi, il lui demande si elle entend réaffirmer sans attente l'exigence de disponibilité de nos armées en tout temps et en tout lieu et de lui indiquer les mesures qu'elle entend prendre pour dénoncer cette décision.

Réponse. – Plusieurs États membres de l'Union européenne, parmi lesquels la France, n'ont pas transposé aux forces armées la directive 2003/88/CE sur le temps de travail, considérant qu'elle ne s'applique pas aux militaires du fait des stipulations du droit primaire, qui n'attribuent pas de compétence à l'Union européenne en la matière, ainsi que des exclusions qu'elle prévoit. C'est la position que la France a rappelée avec constance aux côtés d'autres États membres, faisant valoir que la santé et la sécurité des militaires étaient garanties par des règles protectrices dans le cadre d'un statut qui ménage un équilibre entre droits et devoirs, adapté à la singularité de leur engagement. L'arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) juge par principe la directive applicable aux militaires, même s'il ménage certaines exceptions. Or, la directive susmentionnée prévoit un décompte individualisé du temps de travail et un plafonnement de celui-ci à 48 heures hebdomadaires, alors que l'armée française doit, pour assurer la permanence de sa mission, organiser collectivement ses activités. Le niveau

d'engagement des forces françaises est particulièrement élevé et repose sur un continuum formation-entraînement-déploiement. Le contexte stratégique et la violence croissante qu'affrontent les armées sur les théâtres extérieurs rappellent combien est important le maintien de forces disponibles en tout temps et en tout lieu, de même que la préservation de l'esprit militaire. La plus grande vigilance est donc apportée à garantir la disponibilité, la combativité, l'interopérabilité et la cohésion de nos armées. La distinction proposée par la CJUE pour décider de l'application de la directive entre activités de haute intensité, d'une part, et activités dites de service ordinaire, d'autre part, n'est pas adaptée au cas d'une armée qui, comme l'armée française, est entièrement professionnalisée. L'application partielle, ou à éclipse, de ce texte n'est pas compatible avec son mode d'organisation. La libre disposition de la force armée constitue par ailleurs un principe à valeur constitutionnelle, comme le rappelle les décisions du Conseil constitutionnel n° 2014-432 QPC du 28 novembre 2014 et n° 2014-450 QPC du 27 février 2015. Par ailleurs, l'unité de sort des militaires, qui se traduit par l'unicité et la singularité du statut, est au cœur de la cohésion et de l'efficacité de nos forces armées. Conformément aux orientations données par le Président de la République, le Gouvernement est déterminé à répondre à cet arrêt de la CJUE par le droit. Les autorités françaises ont entrepris à ce sujet des échanges techniques avec la Commission européenne.

BIODIVERSITÉ

Chenilles processionnaires

13864. – 16 janvier 2020. – **Mme Isabelle Raimond-Pavero** souhaite rappeler l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la prolifération de la chenille processionnaire. Le 4 avril 2019, elle l'interrogeait déjà sur ce sujet (question écrite n° 9837) afin de connaître quelles étaient les solutions proposées pour lutter contre ce phénomène tout en préservant les différents environnements, les biens et naturellement, les personnes et animaux. La réponse publiée le 20 juin 2019 (p. 3 258) précisait : « Pour étayer l'intégration des chenilles processionnaires dans cette liste, tout comme pour l'ambrosie, l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a été saisie afin de mener une expertise sanitaire rapportant le caractère prolifique de ces espèces et leur impact au plan de la santé publique. À la suite de cette évaluation, les mesures de prévention et de lutte prévues dans le décret pourraient être complétées ou adaptées. L'inclusion dans le décret rendrait l'élaboration d'arrêtés préfectoraux obligatoires et ainsi la création de mesures de lutte cohérentes entre les territoires, et ce en fonction du taux d'infestation. » Aussi, elle lui demande de bien vouloir mettre en lumière les conclusions de ce rapport et les solutions proposées par le Gouvernement. – **Question transmise à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité.**

Lutte contre les chenilles processionnaires

17044. – 2 juillet 2020. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique et solidaire** sur la prolifération des chenilles processionnaires. La prolifération des chenilles processionnaires s'étend sur le territoire national. Ainsi, la Normandie, région qui n'était pas encore concernée il y a quelques années, voit se développer ces insectes sur son territoire. Cette situation est particulièrement problématique puisque ces chenilles ont des effets urticants et peuvent être à l'origine d'atteintes cutanées, oculaires, respiratoires ou allergiques chez les personnes exposées, et conduire à l'hospitalisation d'enfants notamment. De plus graves symptômes encore sont observés chez les animaux de compagnie et le bétail. Face à cette situation, les maires qui ont la charge de lutter contre ces phénomènes au titre de leur pouvoir de police se trouvent très souvent désemparés. Les solutions de lutte contre ces insectes les plus simples à mettre en œuvre (installation de nichoir de mésanges) ne se révèlent pas toujours efficaces. L'intervention d'entreprises pour exterminer ces insectes représente des coûts très importants. Ainsi, le traitement d'un arbre peut s'élever à une centaine d'euros. Dans l'impossibilité de contrôler le développement de cette espèce, les maires sont bien souvent contraints de fermer les parcs et les bois infestés. Afin de lutter contre ces chenilles, certaines personnes tentent de brûler leur nid provoquant des incendies. Aussi, il lui demande les mesures qu'elle compte mettre en œuvre pour lutter contre les chenilles processionnaires et si l'État soutenir financièrement les communes pour les dépenses qu'elles consentent pour cette lutte. – **Question transmise à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité.**

Lutte contre les chenilles processionnaires

17813. – 10 septembre 2020. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **Mme la ministre de la transition écologique** les termes de sa question n° 17044 posée le 02/07/2020 sous le titre : "Lutte contre les chenilles processionnaires ", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. – **Question transmise à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité.**

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

Difficultés financières des sociétés de chasse

22022. – 8 avril 2021. – **M. Laurent Burgoa** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique, chargée de la biodiversité**, sur les difficultés financières que rencontrent les sociétés de chasse locatrices des lots domaniaux appartenant à l'Office national des forêts. La crise sanitaire impacte la fragile capacité financière de ces associations. En effet, ces dernières subissent elles-aussi les mesures de confinement et d'interdiction de rassemblement : diminution des ventes de cartes de chasses (notamment à l'égard des chasseurs extérieurs invités) et annulation des manifestations (épreuves canines, repas, loto, ball trap...). Il lui demande de bien vouloir autoriser une diminution exceptionnelle de la valeur du prix du loyer 2021-2022, dans une fourchette se situant entre 15 et 33 % de son montant. À cet égard, il convient de prendre en considération le régime de traitement qui est réservé aux lots de chasse domaniaux en Cévennes.

Réponse. – La France a pris diverses mesures nécessaires de restrictions de déplacements et d'activités pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire. La ministre de la transition écologique a cependant validé des dérogations pour les déplacements liés aux activités de chasse entrant dans le cadre des activités mentionnées au II 4° de l'article 4 du décret n° 2020-1310 modifié. Ces dérogations ont concerné notamment la régulation du grand gibier (sangliers, cerfs et chevreuils) au regard de l'importance de préserver l'équilibre agro-sylvo-cynégétique. Les activités de chasse en forêt domaniale ont donc pu avoir lieu dès novembre 2020. Les relations entre l'Office national des forêts (ONF) et les locataires de la chasse en forêt domaniale sont régies par le cahier des clauses générales de la chasse en forêt domaniale. Pour tenir compte de situations particulières lors de la campagne cynégétique 2019-2020, l'ONF a effectivement consenti des réductions de loyer au titre des articles 6 et 7 du cahier des clauses générales pour la vénerie au regard des jours de chasse qui n'ont pu avoir lieu avant la fermeture de cette chasse fin mars. Pour la campagne cynégétique 2020/2021, des baisses de loyer ont également été consenties pour tenir compte du nombre de jours de chasse effectif de chasse à courre du fait des dispositions spécifiques qui s'appliquent à la vénerie en termes d'interdiction de rassemblement, et pour des lots spécifiques pour la chasse de la bécasse, lorsque la période d'interdiction a été

significative pour cette espèce ne bénéficiant pas de dérogation. Pour les autres modes de chasse, la chasse étant rendue possible par la présentation d'une attestation permettant de circuler pour se rendre à une action de chasse, la baisse de loyer n'apparaît pas justifiée. Une diminution exceptionnelle de la valeur du prix du loyer de la campagne cynégétique 2021-2022 pourrait intervenir en fin de campagne au regard de l'impact d'éventuelles nouvelles restrictions intervenues au cours de la campagne selon les conditions prévues dans le cahier des clauses générales de la chasse en forêt domaniale.

INDUSTRIE

Production et approvisionnement en masques français

23442. – 24 juin 2021. – **M. Philippe Folliot** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie** au sujet de la production et de l'approvisionnement en masques français, notamment au sein des administrations françaises. Le 31 mars 2020, le Président de la République avait évoqué sa volonté d'atteindre avant 2021 une « indépendance pleine et entière » concernant l'approvisionnement de la France en masques à usage unique. Pourtant, cet objectif ne semble pas encore être atteint. Tandis que les États Unis et certains de nos voisins européens réussissent à privilégier l'achat national, nous continuons l'importation massive de masques étrangers. Tout en partageant le constat et le souhait du Président de la République, il souhaite faire remarquer que ce vœu n'a pas été suivi des mesures fortes correspondantes, et veut insister sur la nécessité de mener une telle politique. En effet, la production et l'achat de masques français représente un atout économique et sécuritaire en matière de santé : l'achat d'un masque français restitue 70 % de la valeur en France, contre seulement 15 % pour un masque importé. Elle représente également la sécurité face à une potentielle nouvelle menace de maladie infectieuse, et la crise du coronavirus a montré à quel point il était crucial de sécuriser l'approvisionnement de produits sanitaires stratégiques. La souveraineté nationale doit être une priorité concernant les masques, pour garantir des prix stables quel que soit le contexte sanitaire, ainsi que fiabiliser les sources d'approvisionnement (conditions de travail, hygiène, normes de sécurité). Alors que de nombreux outils sont disponibles pour parvenir à l'objectif évoqué en mars 2020 par le Président de la République, à commencer par les critères de sélection des appels d'offre des administrations et entreprises publiques, il souhaiterait donc connaître son avis sur la mise en place d'une politique nationale de production et d'achat de masques français, que le Gouvernement a appelé de ses vœux, et qui semble aujourd'hui primordiale compte tenu de l'incertitude sanitaire.

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

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

Relocalisation des masques chirurgicaux

23764. – 15 juillet 2021. – **Mme Véronique Guillotin** appelle l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargée de l'industrie** sur l'état actuel de la production nationale de masques de protection chirurgicaux. Le Gouvernement annonçait il y a quelques mois vouloir rendre la France autonome en approvisionnement de masques chirurgicaux. Des entrepreneurs et industriels se sont donc engagés dans cette voie sur tous les territoires, répondant à la demande par la relocalisation des moyens de production et, par là même, créant de nombreux emplois. Or, afin de pérenniser cette activité, les fabricants sont en attente d'actes concrets de la part des administrations, institutions et entreprises publiques, qui se fournissent encore trop grâce à l'importation, au détriment de la production française. Il serait ainsi pertinent de recentrer les critères de sélection au sein des appels d'offres, renforcer les contrôles et maintenir la taxe sur la valeur ajoutée à 5,5 %. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend permettre à cette industrie de s'inscrire dans la durée par l'établissement de ces mesures de protection.

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

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

JUSTICE

Orientations envisagées dans le cadre des demandes de mutation du personnel du service d'insertion et de probation

13965. – 23 janvier 2020. – **Mme Laurence Rossignol** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur les orientations envisagées dans le cadre des demandes de mutation du personnel du service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP). Les critères objectifs (ancienneté, situation familiale et sanitaire des agents, etc.) permettant d'apprécier les demandes de mutation ne seront plus appliqués. La suppression de ces critères entraînera de lourdes conséquences sur les personnes concernées. Les agents du SPIP sont des fonctionnaires ayant accepté de se soumettre à un principe de mobilité géographique en fonction de critères précis et déterminés. Si les règles sont supprimées, cela constituerait une lourde injustice mais également une rupture d'égalité avec tous les autres fonctionnaires pour lesquels ces règles perdurent. Ainsi, elle souhaite être informée de ce qu'entend faire l'exécutif pour assurer un traitement objectif des demandes de mobilité des agents du SPIP.

Demandes de mutation des personnels du service pénitentiaire d'insertion et de probation

14242. – 6 février 2020. – **M. Michel Dagbert** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur les orientations envisagées dans le cadre des demandes de mutation du personnel du service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP). En effet, les critères objectifs, tels que celui de l'ancienneté, de la situation familiale et sanitaire des agents, permettant d'apprécier les demandes de mutation ne seront plus appliqués. La disparition de ces critères aura de lourdes conséquences pour les personnes concernées. Les SPIP sont des fonctionnaires qui ont accepté de se soumettre à un principe de mobilité géographique en fonction de critères précis et déterminés. La suppression de ces règles constituerait une lourde injustice mais également une rupture d'égalité avec tous les autres fonctionnaires pour qui ces règles perdurent. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour assurer le traitement objectif des demandes des mobilités des agents du SPIP.

Réponse. – En application de la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la fonction publique, des lignes directrices de gestion relatives à la mobilité de l'ensemble des agents du ministère de la Justice ont été adoptées en février 2020. Le Gouvernement demeure attentif aux modalités de leur mise en œuvre s'agissant de la filière insertion et probation, acteur essentiel de l'efficacité des peines prononcées. Ainsi, au terme des discussions

avec les organisations professionnelles, les lignes directrices de gestion ne modifient pas les méthodes de recrutement pour les postes profilés de conseillers pénitentiaires d'insertion et de probation (CPIP) qui demeurent « soumis à un entretien préalable ». Elles ouvrent, en revanche, la possibilité au service recruteur d'organiser des entretiens pour les postes non profilés et de proposer un classement à leur issue. Les lignes directrices de gestion prévoient ainsi que les postes de CPIP non profilés « peuvent comporter un entretien préalable », sans qu'il ne soit obligatoire à ce stade. Le dispositif antérieur consistant à sélectionner les candidats sur dossier est donc principalement maintenu concernant les postes non profilés qui constituent la majorité de ceux proposés à la mobilité. Le retour d'expérience relatif à la mobilité des CPIP au titre de l'année 2020, première année de mise en œuvre de ces lignes directrices de gestion, fait état d'un bilan positif. Tout au long du processus, le service des ressources humaines de l'administration pénitentiaire a exercé un contrôle et une régulation sur les entretiens réalisés et a veillé à l'égalité de traitement. Ces règles d'organisation de la mobilité, toujours en vigueur, sont actuellement discutées sur la base notamment du retour d'expérience sur le dispositif transitoire mis en œuvre en 2020 et 2021 dans le but de le perfectionner et de le pérenniser. Enfin, les organisations syndicales demeurent associées à l'examen des campagnes de mobilité par le biais de nouvelles modalités. Si la commission administrative paritaire n'est plus compétente en matière de mobilité, hormis en cas de recours, en vertu de la loi de transformation de la fonction publique susmentionnée, les représentants des personnels conservent la possibilité de saisir le service des ressources humaines de la direction de l'administration pénitentiaire pour évoquer certaines situations particulières.

Lutte contre les faux certificats sanitaires

23902. – 22 juillet 2021. – **M. Yves Détraigne** souhaite appeler l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les faux certificats de vaccination anti-Covid. Alors que d'ici au mois d'août 2021, une grande majorité de nos activités seront conditionnées à la présentation d'un pass sanitaire, les annonces promettant des pass sanitaires frauduleux pour quelques centaines d'euros se multiplient sur les réseaux sociaux. Si l'ampleur de ces fraudes reste limitée pour l'instant, le sentiment anti-vaccinal pourrait entraîner un développement de cette pratique, bien que passible de trois à cinq ans d'emprisonnement et de plusieurs milliers d'euros d'amende. Par conséquent, il lui demande de lui indiquer quelles mesures il entend mettre en place pour empêcher ces pratiques nuisibles à la santé publique. – **Question transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.**

Réponse. – La protection de la santé publique dans le contexte sanitaire actuel et face à l'émergence de ces comportements délictueux est une préoccupation majeure du ministère de la justice. Afin de prévenir ces comportements et d'assurer une réponse pénale efficace, dissuasive et rapide pour faire face au rebond de l'épidémie, la loi n° 2021-1040 du 5 août 2021, relative à la gestion de la crise sanitaire, est venue adapter la réponse apportée à l'épidémie de covid-19 afin de limiter la propagation du virus. De nouvelles infractions ont ainsi été créées et viennent apporter une réponse à ces agissements. A ce titre, le fait de présenter un passeport sanitaire appartenant à autrui ou de proposer à un tiers l'utilisation frauduleuse d'un tel document est désormais sanctionné dans les conditions prévues aux troisième et quatrième alinéas de l'article L.3136-1 du code de la santé publique. Les qualifications de faux et usage de faux administratif, ainsi que d'escroquerie par usage de la fausse qualité de vacciné peuvent également, le cas échéant, trouver à s'appliquer. De plus, la nouvelle incrimination consistant à proposer à un tiers, de manière onéreuse ou non, y compris par des moyens de communication au public en ligne, l'utilisation frauduleuse d'un tel document a, quant à elle, vocation à s'appliquer sans préjudice des infractions d'escroquerie, possiblement en bande organisée, de faux, usage et détention de faux administratif susceptibles d'être caractérisées. Ainsi, l'état du droit positif paraît suffisant et complet pour appréhender pénalement ce type de situation. De telles pratiques demeurent néanmoins minoritaires, la lutte contre la Covid-19 étant une priorité très largement soutenue par l'ensemble des citoyens français. Les services d'enquête et de poursuite se sont par ailleurs pleinement mobilisés pour apporter à de tels agissements la réponse pénale rapide et sévère qu'ils méritaient, ainsi qu'en attestent les mesures pénales intervenues pour réprimer ces actes. Ainsi, plusieurs personnes ont été, suite à leur placement en garde à vue, immédiatement déférées devant l'autorité judiciaire et placées sous contrôle judiciaire ou en détention provisoire lorsque des investigations additionnelles s'avéraient nécessaires. Dans certaines situations, s'agissant de faits simples ou en état d'être jugés, les auteurs ont été immédiatement traduits devant le tribunal correctionnel pour y être jugés. A titre d'exemple, quatre prévenus ont été condamnés par le Tribunal judiciaire de Bobigny le 26 juillet 2021, dont trois à des peines d'emprisonnement, pour des faits de modification frauduleuse de données contenues dans un système de

traitement automatisé de données à caractère personnel mis en œuvre par l'Etat, faux dans un document administratif, détention et obtention frauduleuse d'un faux document administratif, participation à une association de malfaiteurs et blanchiment à titre habituel d'un délit.

MÉMOIRE ET ANCIENS COMBATTANTS

Conditions d'attribution de la demi-part fiscale accordée aux veufs et veuves des anciens combattants

24996. – 21 octobre 2021. – **M. Pierre-Jean Verzelen** attire l'attention de **Mme la ministre des armées** sur les conditions d'attribution de la demi-part fiscale accordée aux veufs et veuves des anciens combattants. Les veufs et veuves de titulaires de la carte du combattant ou du titre de reconnaissance de la Nation sont tous des ressortissants à part entière de l'office national des anciens combattants et victimes de guerre. Sur le plan fiscal, les titulaires de la carte d'ancien combattant ont droit à une demi-part supplémentaire dès l'âge de 74 ans. Cette majoration est également accordée à leurs veufs ou veuves âgés de 74 ans à condition que le conjoint soit décédé après 65 ans. La référence à l'âge de l'ancien combattant au moment du décès exclut du dispositif les veuves des titulaires de la carte des combattants décédés avant 65 ans. Les veuves concernées par cette exclusion ne comprennent pas cette distinction entre les combattants décédés avant ou après 65 ans. Il s'agit d'une discrimination vécue comme une atteinte à la reconnaissance par l'État de la qualité d'ancien combattant de leurs conjoints. Aussi, il demande que la demi-part fiscale accordée aux veuves de 74 ans soit attribuée à toutes les veuves quel que soit l'âge du décès de leur époux. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants.**

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

25138. – 28 octobre 2021. – **M. Olivier Paccaud** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics** sur les critères d'attribution de la demi-part fiscale adressée aux veuves d'anciens combattants. Lors de l'examen du projet de loi de finances (PLF) pour 2020, les parlementaires ont adopté, presque à l'unanimité, un amendement visant à modifier et à élargir l'accès à la demi-part fiscale supplémentaire à destination des veuves de titulaires de la carte d'ancien combattant. Depuis la mise en œuvre de cette disposition, l'attribution de la demi-part fiscale a donc été étendue aux veuves dont le conjoint est décédé entre 65 et 74 ans. Il s'agissait d'une avancée satisfaisante et attendue par l'ensemble du monde combattant. Néanmoins, l'inégalité de traitement entre les conjointes survivantes due à l'âge de l'ancien combattant à son décès n'a pas disparu. En effet, les veuves de titulaires de carte du combattant décédés avant 65 ans sont toujours privées de l'attribution de ce dispositif fiscal. De nombreuses associations représentatives des anciens combattants manifestent leur incompréhension face à un dispositif qui, malgré l'élargissement de son champ d'application, reste discriminatoire et injuste. À cet égard, une fédération nationale de combattants a récemment mené des observations relatives à l'étendue réelle de l'éligibilité de la mesure depuis les modifications votées lors du PLF de l'automne 2019. Elle a constaté que près de 15 % des veuves de titulaires de carte de combattant étaient exclues du bénéfice de cette demi-part fiscale et ce, du seul fait que leurs conjoints sont décédés avant 65 ans. Cette disposition du code général des impôts demeure donc nettement perfectible et semble manquer de cohérence. Car si la Nation doit reconnaître dignement les services rendus par les anciens combattants, ce principe fondamental ne devrait pas être circonscrit par une variable aussi aléatoire que l'âge du décès. Pour ne laisser aucune de ces femmes de côté et respecter dignement la mémoire de nos combattants, le Gouvernement se doit de songer à un nouvel élargissement de cette mesure. À cette fin, il apparaît nécessaire que cette dernière ne fasse plus référence à l'âge. Aussi, il lui demande de corriger l'injustice constatée dans les critères d'attribution de la demi-part fiscale à ces veuves dont le conjoint possédait une carte de combattant. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants.**

Attribution de la demi-part fiscale aux veuves d'anciens combattants décédés avant soixante-cinq ans

25203. – 4 novembre 2021. – **M. Jean Sol** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants** sur l'attribution de la demi-part fiscale pour les veuves d'anciens combattants décédés avant soixante-cinq ans. L'extension des conditions d'attribution de la demi-part fiscale aux anciens combattants et à leurs veuves a été inscrite à l'article 158 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 qui prévoit la modification de l'article 195 du code général des impôts (CGI). Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2021, les veuves d'anciens combattants peuvent bénéficier de l'attribution de la

demi-part fiscale à compter de leurs 74 ans si l'ancien combattant est mort entre 65 ans et 74 ans. Cette avancée a été très appréciée par les associations d'anciens combattants et par les veuves d'anciens combattants en particulier. Cependant, la différence de traitement entre les conjointes survivantes en fonction de l'âge de décès de l'ancien combattant n'a pas disparu. En effet, étant donné que des titulaires de la carte du combattant sont décédés avant l'âge de 65 ans fixé désormais par la loi, les veuves concernées par cette situation demeurent donc exclues de ce dispositif d'attribution de la demi-part fiscale. Il lui demande donc si le Gouvernement entend corriger cette situation jugée comme étant illogique et injuste par les veuves concernées.

Demi-part fiscale supplémentaire des veuves des anciens combattants décédés avant 65 ans

25242. – 4 novembre 2021. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la demi-part fiscale supplémentaire des veuves des anciens combattants. Les associations d'anciens combattants expriment leur incompréhension concernant l'absence d'octroi d'une demi-part fiscale supplémentaire aux veuves d'anciens combattants âgées de 74 ans et dont le mari est décédé avant 65 ans. L'article 195 du code des impôts prévoit depuis la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 que cette demi-part supplémentaire est applicable aux veuves d'anciens combattants, dès leur soixante quatorzième année, si leur conjoint percevait sa pension au moment de son décès. Ce dernier critère exclut ainsi de ce dispositif les veuves dont le conjoint, ancien combattant, est décédé avant 65 ans, soit, selon une enquête menée par la fédération nationale des combattants prisonniers de guerre - combattants d'Algérie, Tunisie, Maroc, 15 % des veuves d'anciens combattants. Ces associations considèrent que cette exclusion constitue une inégalité sur la base d'un critère – l'âge du décès de l'ancien combattant – qui n'est pas justifiable à leurs yeux. Elles souhaiteraient que ce critère soit supprimé, et que l'on revienne à la règle qui s'appliquait jusqu'en 2010. Aussi, il souhaiterait savoir s'il compte remédier à cette situation. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des armées, chargée de la mémoire et des anciens combattants.**

Réponse. – L'article 4 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, modifiant l'article 195 du code général des impôts (CGI), prévoit que le quotient familial des personnes âgées de plus de 74 ans et titulaires de la carte du combattant ou d'une pension servie, en vertu des dispositions du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, est majoré d'une demi-part supplémentaire. En cas de décès de l'ouvrant droit, cette disposition est applicable au conjoint survivant âgé de plus de 74 ans. Par principe, le conjoint survivant bénéficie de la demi-part fiscale dès lors que l'ancien combattant en a lui-même bénéficié. En effet, il s'agit d'une forme de reconnaissance de la Nation pour les services que ce dernier a rendus. C'est un principe fondamental qui justifie l'existence de cette demi-part. La modification du dispositif prévu par l'article 195 du CGI précité faisait partie des revendications portées depuis de nombreuses années par les associations d'anciens combattants. Ainsi, comme il s'y était engagé, le ministère des armées a inscrit la question relative à l'attribution de la demi-part fiscale parmi les sujets qui ont été étudiés dans le cadre de la concertation engagée, depuis 2017, avec les associations représentatives du monde combattant. L'extension des conditions d'attribution de la demi-part fiscale aux anciens combattants, et par conséquent, à leurs veuves, a été inscrite à l'article 158 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 qui prévoit la modification de l'article 195-du CGI précité. Ainsi depuis le 1^{er} janvier dernier, les veuves d'anciens combattants peuvent bénéficier de l'attribution de la demi-part fiscale, à compter de leurs 74 ans, même si l'ancien combattant est mort entre 65 ans et 74 ans, dans la mesure où ce dernier a perçu la retraite du combattant. Cette mesure constitue une avancée très favorable pour le monde combattant. Dès lors, le Gouvernement n'envisage pas une nouvelle extension de ce dispositif aux conjoints survivants d'anciens combattants décédés avant 65 ans.

PERSONNES HANDICAPÉES

Oubliés des accords du Ségur

20708. – 11 février 2021. – **M. Yves Détraigne** souhaite appeler l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les oubliés des accords du Ségur. En effet, les professionnels évoluant dans les services de soins infirmiers à domicile (SSIAD), les centres de soins infirmiers (CSI), les centres de santé, le monde du handicap, les structures sociales, les résidences autonomie ont été exclus d'une revalorisation salariale accordée à leurs homologues dans le secteur public. C'est une décision injuste qui met en danger la continuité des soins auprès des personnes soignées, accueillies et accompagnées dans ses structures. Les personnes qui bénéficient de l'ensemble de ces services doivent avoir les mêmes droits à être accompagnées et soignées dans tout type d'établissement, qu'elles

soient issues du secteur privé ou public ! En outre, le Ségur de la santé a également introduit une discrimination majeure au niveau de la rémunération des médecins évoluant dans le secteur privé et qui se sont vu refuser la même revalorisation salariale que celle accordée au service public, alors qu'ils exercent les mêmes missions. Ces différences de traitement de rémunération plus favorables pour le secteur public que pour le secteur privé solidaire engendrent une insatisfaction des professionnels et des médecins qui ne comprennent pas ce mépris à leur égard. Les conséquences directes sont nombreuses : frein au recrutement, risque de démissions... Cela entraîne par conséquent une diminution de la qualité de prise en charge et une mise en danger de la pérennité des établissements. Face à cela, la fédération des établissements hospitaliers et d'aide à la personne privés solidaires (FEHAP Grand Est) a lancé une pétition visant à soutenir les SSIAD, les centres de soins, les centres de santé, les structures enfance et adultes du handicap, les structures sociales, les résidences autonomie ainsi que les hôpitaux privés solidaires. Considérant que cette pandémie a besoin de toutes les forces vives du pays, qu'elles soient publiques ou privées, il lui demande de bien vouloir prendre les mesures nécessaires pour atteindre une équité de traitement pour toutes les structures des champs sanitaires, médico-social et social exerçant une mission de service public. – **Question transmise à Mme la secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées.**

Réponse. – Depuis plusieurs semaines, des difficultés importantes touchent sur plusieurs territoires des établissements et services qui accueillent des personnes en situation de handicap auxquelles il nous faut répondre en urgence pour assurer la continuité des soins et de l'accompagnement et éviter les ruptures de parcours. Le gouvernement a annoncé en conséquence la mobilisation des Agences régionales de santé avec la création d'une cellule exceptionnelle d'appui RH dans chacune d'entre elles pour accompagner les structures touchées et recueillir leurs besoins en personnel. Parallèlement, la ministre du Travail, Elisabeth BORNE, missionne Pôle emploi pour identifier le vivier de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes. Ce déploiement s'effectuera en mobilisant l'ensemble des leviers identifiés dans le plan des métiers du grand âge et de l'autonomie sur la formation initiale, l'apprentissage et les coopérations territoriales. Après une mobilisation exemplaire de l'ensemble des professionnels du soin et de l'accompagnement tout au long de la crise sanitaire, nous sommes confrontés dans certains établissements à des difficultés importantes pour recruter du personnel dans un contexte de tensions généralisées sur le marché du travail. Les soignants s'interrogent sur leurs choix professionnels et il nous faut leur apporter une réponse forte. Cette réponse passe tout d'abord par une revalorisation de leurs salaires. Le gouvernement avait signé avec les partenaires sociaux le 28 mai les accords dits « LAFORCADE » qui prévoyaient l'extension du complément de rémunération de 183€ nets par mois pour les 74 000 professionnels soignants des structures privées à but non lucratif du secteur du handicap au 1^{er} janvier 2022 pour près de 364 millions d'euros. Compte-tenu des tensions sur le recrutement et des phénomènes de concurrence, cette réponse attendue par le secteur arrive trop tardivement. C'est pourquoi, le Premier ministre a annoncé l'anticipation du versement de 183 € net par mois dès le 1^{er} novembre pour l'ensemble des personnels soignants, aides médico-psychologiques, auxiliaires de vie sociale et accompagnants éducatifs et sociaux. Par ailleurs, cette revalorisation ne concernait que le secteur financé par la sécurité sociale alors qu'aujourd'hui des personnels exercent les mêmes métiers dans des foyers et hébergements à la charge des départements. Pour répondre à cette inégalité, l'Etat prendra en charge dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale 2022 cette même revalorisation pour les 20 000 personnes qui travaillent dans les établissements et services financés par le département. Mais au-delà des soignants, la situation des éducateurs et des accompagnants est au cœur des demandes du secteur depuis plusieurs mois. Cette responsabilité est éminemment partagée avec les départements très largement financeurs et avec les partenaires sociaux qui fixent les règles conventionnelles d'évolution des carrières. Les accords LAFORCADE prévoyaient comme préalable un rapprochement des conventions collectives des professionnels concernés, permettant de moderniser les parcours pour les rendre plus attractifs en terme de progression de carrière. C'est un élément fondamental de l'attractivité des métiers du handicap. Conformément aux engagements qui ont été pris, le Premier ministre a annoncé la tenue d'une conférence des métiers de l'accompagnement social pour faire avancer ce sujet avant le 15 janvier 2022. Elle permettra, avec les départements, les employeurs et les représentants des salariés, de construire un calendrier et une méthode partagée afin de faire aboutir le rapprochement des conventions. L'Etat prendra toute sa place dans son financement aux côtés des collectivités et des employeurs. L'anticipation au 1^{er} novembre de la revalorisation de 183€ nets par mois des salaires des soignants qui accompagnent les personnes en situation de handicap et son extension aux structures financées par les départements met fin à la logique de concurrence entre les employeurs. Elle renforce l'attractivité du secteur du handicap. Nous n'oublions pas les éducateurs qui font l'objet d'une conférence des métiers de l'accompagnement avec l'ensemble des financeurs avant le 15 janvier 2022 pour répondre de façon transversale à leurs attentes. La question de l'attractivité des métiers passe également par d'autres leviers que le sujet des salaires : pour redonner du

sens à ces métiers qui sont au cœur de notre société, le Premier ministre a mandaté Denis PIVETEAU, conseiller d'Etat, pour tracer des perspectives afin de mieux répondre aux attentes des personnes en transformant les modalités de l'accompagnement par les professionnels. A l'heure où la crise sanitaire a une nouvelle fois montré que les personnels qui travaillent auprès des publics en situation de handicap exercent une mission essentielle pour la Nation, nous devons leur donner des perspectives professionnelles à même de renforcer le sens de leur action, tout en transformant la réponse que nous apportons à la demande d'autonomie des personnes en situation de handicap et de leurs familles.

Oubliés des accords du Ségur

23404. – 17 juin 2021. – **M. Yves Détraigne** rappelle à **Mme la ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie** les termes de sa question n° 20708 posée le 11/02/2021 sous le titre : "Oubliés des accords du Ségur", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. Impliqués tout au long de la pandémie, les personnels travaillant en résidence autonomie, soignants et non-soignants, méritent elles-aussi une revalorisation salariale.

Réponse. – Depuis plusieurs semaines, des difficultés importantes touchent sur plusieurs territoires des établissements et services qui accueillent des personnes en situation de handicap auxquelles il nous faut répondre en urgence pour assurer la continuité des soins et de l'accompagnement et éviter les ruptures de parcours. Le gouvernement a annoncé en conséquence la mobilisation des Agences régionales de santé avec la création d'une cellule exceptionnelle d'appui RH dans chacune d'entre elles pour accompagner les structures touchées et recueillir leurs besoins en personnel. Parallèlement, la ministre du Travail, Elisabeth BORNE, missionne Pôle emploi pour identifier le vivier de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes. Ce déploiement s'effectuera en mobilisant l'ensemble des leviers identifiés dans le plan des métiers du grand âge et de l'autonomie sur la formation initiale, l'apprentissage et les coopérations territoriales. Après une mobilisation exemplaire de l'ensemble des professionnels du soin et de l'accompagnement tout au long de la crise sanitaire, nous sommes confrontés dans certains établissements à des difficultés importantes pour recruter du personnel dans un contexte de tensions généralisées sur le marché du travail. Les soignants s'interrogent sur leurs choix professionnels et il nous faut leur apporter une réponse forte. Cette réponse passe tout d'abord par une revalorisation de leurs salaires. Le gouvernement avait signé avec les partenaires sociaux le 28 mai les accords dits « LAFORCADE » qui prévoyaient l'extension du complément de rémunération de 183€ nets par mois pour les 74 000 professionnels soignants des structures privées à but non lucratif du secteur du handicap au 1^{er} janvier 2022 pour près de 364 millions d'euros. Compte-tenu des tensions sur le recrutement et des phénomènes de concurrence, cette réponse attendue par le secteur arrive trop tardivement. C'est pourquoi, le Premier ministre a annoncé l'anticipation du versement de 183 € net par mois dès le 1^{er} novembre pour l'ensemble des personnels soignants, aides médico-psychologiques, auxiliaires de vie sociale et accompagnants éducatifs et sociaux. Par ailleurs, cette revalorisation ne concernait que le secteur financé par la sécurité sociale alors qu'aujourd'hui des personnels exercent les mêmes métiers dans des foyers et hébergements à la charge des départements. Pour répondre à cette inégalité, l'Etat prendra en charge dans le projet de loi de financement de la sécurité sociale 2022 cette même revalorisation pour les 20 000 personnes qui travaillent dans les établissements et services financés par le département. Mais au-delà des soignants, la situation des éducateurs et des accompagnants est au cœur des demandes du secteur depuis plusieurs mois. Cette responsabilité est éminemment partagée avec les départements très largement financeurs et avec les partenaires sociaux qui fixent les règles conventionnelles d'évolution des carrières. Les accords LAFORCADE prévoyaient comme préalable un rapprochement des conventions collectives des professionnels concernés, permettant de moderniser les parcours pour les rendre plus attractifs en terme de progression de carrière. C'est un élément fondamental de l'attractivité des métiers du handicap. Conformément aux engagements qui ont été pris, le Premier ministre a annoncé la tenue d'une conférence des métiers de l'accompagnement social pour faire avancer ce sujet avant le 15 janvier 2022. Elle permettra, avec les départements, les employeurs et les représentants des salariés, de construire un calendrier et une méthode partagée afin de faire aboutir le rapprochement des conventions. L'Etat prendra toute sa place dans son financement aux côtés des collectivités et des employeurs. L'anticipation au 1^{er} novembre de la revalorisation de 183€ nets par mois des salaires des soignants qui accompagnent les personnes en situation de handicap et son extension aux structures financées par les départements met fin à la logique de concurrence entre les employeurs. Elle renforce l'attractivité du secteur du handicap. Nous n'oublions pas les éducateurs qui font l'objet d'une conférence des métiers de l'accompagnement avec l'ensemble des financeurs avant le 15 janvier 2022 pour répondre de façon transversale à leurs attentes. La question de l'attractivité des métiers passe également par d'autres leviers que le sujet des salaires : pour redonner du

sens à ces métiers qui sont au cœur de notre société, le Premier ministre a mandaté Denis PIVETEAU, conseiller d'Etat, pour tracer des perspectives afin de mieux répondre aux attentes des personnes en transformant les modalités de l'accompagnement par les professionnels. A l'heure où la crise sanitaire a une nouvelle fois montré que les personnels qui travaillent auprès des publics en situation de handicap exercent une mission essentielle pour la Nation, nous devons leur donner des perspectives professionnelles à même de renforcer le sens de leur action, tout en transformant la réponse que nous apportons à la demande d'autonomie des personnes en situation de handicap et de leurs familles.

SOLIDARITÉS ET SANTÉ

Application des accords du Ségur de la santé à l'ensemble des travailleurs du secteur social et médico-social du secteur privé à but non lucratif

25724. – 9 décembre 2021. – **Mme Marie-Claude Varailas** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'application des accords du Ségur de la santé à l'ensemble des travailleurs du secteur social et médico-social du secteur privé à but non lucratif. Fortement mobilisés depuis le début de la crise sanitaire, les salariés des associations du privé solidaire non lucratif connaissent des conditions de travail de plus en plus difficiles pour une rémunération qui n'est pas à la hauteur de leur engagement, notamment dans les champs d'actions du handicap et de la protection de l'enfance. Les dernières annonces gouvernementales concernant l'extension de l'accord signé le 28 mai 2021 aux soignants sous l'autorité des départements et aux aides médicopsychologiques, ainsi que la mise en œuvre anticipée de la revalorisation salariale au 1^{er} novembre laissent de côté nombre de personnels du médico-social. En effet, 422 000 salariés sont encore écartés et ignorés du champ de la revalorisation, notamment dans le domaine de la protection de l'enfance, de l'insertion sociale, de la formation ou encore de la protection juridique des majeurs. Cette segmentation des revalorisations du plan Ségur et cette bataille incessante pour obtenir des avancées au compte-goutte cristallisent un sentiment d'injustice des professionnels du soin et de l'accompagnement qui demandent une équité de traitement entre secteurs public et privé non lucratif, exerçant tous deux une mission de service public. Actuellement, les situations rapportées par certains responsables de ces structures médicosociales privées à but non lucratif sont très préoccupantes avec un phénomène de dévalorisation de certains emplois qui fragilisent fortement leur gestion. L'urgence de la situation dans le champ de la protection de l'enfance, des services d'hébergement et de réinsertion sociale, d'aide aux personnes en situation de handicap, à laquelle s'ajoute un contexte épidémique fragile, ne permettent pas d'attendre la conférence des métiers de l'accompagnement social et médico-social ni une hypothétique fusion des conventions collectives. Aussi, elle lui demande les mesures qu'il compte mettre en œuvre pour revaloriser l'ensemble des métiers du social et médico-social du secteur privé à but non lucratif afin qu'il puisse continuer à exercer ses missions de service public et s'inscrire dans une transversalité et une coopération territoriale avec les autres secteurs de la santé.

Travailleurs sociaux et médico-sociaux exclus du Ségur

25731. – 9 décembre 2021. – **M. Serge Mérimou** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur la situation des travailleurs sociaux et médico-sociaux du secteur du handicap. Plus d'un an après le Ségur de la santé, environ 70 % des personnels des établissements de Dordogne, qui ne sont pas des soignants, sont toujours exclus de la revalorisation salariale mensuelle de 183 euros net. Cette inégalité de traitement a plusieurs conséquences préjudiciables au bon fonctionnement de ces structures. Elles ont de plus en plus de mal à recruter du fait des écarts de salaires avec les postes revalorisés dans le public, à trouver des remplaçants. Des démissions sont également à déplorer. Le personnel doit compenser ces carences, ces départs et s'épuise. Surtout, ce sont les conditions d'accueil des personnes en situation de handicap qui se dégradent très rapidement faute de personnel accompagnant, avec des services réduits pour mutualiser les moyens, des fermetures d'accueil pour ne pas mettre les personnes en situation de handicap en insécurité. En Dordogne, les responsables de 7 établissements du secteur du handicap représentant 2000 salariés, 3000 personnes accueillies, se mobilisent collectivement pour alerter sur la situation critique de leurs structures (ALTHEA, AOL, APEI Périgueux, APF France handicap, fondation de l'Isle, fondation John Bost, Papillons blancs). Ils ont créé le 22 octobre 2021 le collectif 24 des oubliés du Ségur. Que les employeurs portent la voix de leurs salariés révèle la gravité de la situation. Aussi, il est urgent que ces « derniers oubliés du Ségur » puissent bénéficier de la même reconnaissance que leurs collègues exerçant le même métier dans des établissements publics. Il lui demande quand le Gouvernement compte accorder la prime prévue par le Ségur à l'ensemble des personnels médico-sociaux des établissements privés.

Réponse. – A la suite du Ségur de la santé qui concernait les établissements de santé et les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD), le Gouvernement a confié à M. Michel Laforcade une mission sur les métiers de l'autonomie, qui a permis de nombreuses avancées, notamment dans le champ professionnel du handicap. Ainsi, un accord de méthode proposé par le Gouvernement a été signé le 28 mai par la CFDT, l'UNSA, la FEHAP, NEXEM, ACCESS, l'UGECAM et l'UCANSS concernant les structures accueillant les personnes en situation de handicap et les services de soins infirmiers à domicile (SSIAD) du secteur privé à but non lucratif financés par l'assurance maladie. Les personnels soignants, les aides médico-psychologiques, les auxiliaires de vie sociale et les accompagnants éducatifs et sociaux mentionnés dans le décret n° 2016-74 du 29 janvier 2016 relatif au diplôme d'accompagnant éducatif et social qui exercent dans ces structures bénéficient ou bénéficieront d'un complément de rémunération de 183€ nets par mois. Initialement prévue au 1^{er} janvier 2022, cette revalorisation a été avancée au 1^{er} novembre 2021 pour les personnels soignants, afin de répondre aux tensions de recrutement du secteur, ainsi que l'a annoncé le Premier ministre dans son discours du 8 novembre 2021. Cette anticipation concerne 64 000 soignants. Le Premier ministre a également annoncé le financement intégral par l'Etat de cette même revalorisation pour les professionnels soignants des foyers et établissements du handicap financés par les départements. 20 000 professionnels supplémentaires sont concernés. L'accompagnement des personnes en situation de handicap doit aussi beaucoup aux travailleurs sociaux et médico-sociaux. Une conférence des métiers de l'accompagnement social et médico-social fixera le cap et la méthode de la revalorisation salariale et de la modernisation des carrières de ces professionnels exerçant dans les domaines de la protection de l'enfance, de la cohésion sociale et du handicap. Il s'agira d'apporter une réponse coordonnée associant l'Etat, les départements largement financeurs du secteur et les partenaires sociaux, dont il est attendu qu'ils engagent des négociations dans la branche de l'action sanitaire et sociale, comme cela a été fait pour la branche de l'aide à domicile avec notamment l'agrément de l'avenant 43. Des solutions de court et moyen terme seront en outre mobilisées dans le domaine de la formation et du recrutement pour le champ médico-social, par la création de cellules exceptionnelles d'appui au sein des agences régionales de santé, la mobilisation du réseau des agences de Pôle emploi pour identifier les viviers de professionnels et proposer des formations courtes qualifiantes prises en charge par l'Etat, et le lancement d'une campagne de communication autour des métiers du champ du handicap. Ces axes d'action viendront renforcer les efforts déjà initiés par l'augmentation du nombre de places dans les instituts de formation pour les infirmiers et les aides-soignants et le développement de l'apprentissage pour les aides-soignants et les accompagnants éducatifs et sociaux. Plus généralement, le Gouvernement est pleinement engagé pour mettre en œuvre la réforme du grand-âge et de l'autonomie, qui entend revaloriser les métiers du secteur, améliorer les conditions de travail, moderniser les formations et restructurer l'offre d'accompagnement des personnes âgées ou dépendantes. De nombreuses avancées ont d'ores-et-déjà été consacrées par la loi relative à la dette sociale et à l'autonomie, la loi de financement de la sécurité sociale (LFSS) pour 2021 et le plan d'action pour les métiers du grand âge. Cette ambition se poursuit au travers de la LFSS pour 2022, qui intègre plusieurs propositions consacrées à l'autonomie : 0,8 Md€ de revalorisations supplémentaires des salaires, le renforcement de la médicalisation des EHPAD, le développement des liens entre EHPAD et services d'aide à domicile, la restructuration des Services d'aide et d'accompagnement à domicile (SAAD) et leur meilleur financement sur tout le territoire font ainsi partie des mesures envisagées. L'ensemble des moyens mobilisés permettra de transformer en profondeur un secteur souvent oublié depuis plusieurs décennies, et de redonner une attractivité nouvelle à ces métiers.

6915

TOURISME, FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER ET FRANCOPHONIE

Pour la sauvegarde de nos parcs de loisirs, à thèmes et d'attractions

22884. – 13 mai 2021. – **M. Jean Hingray*** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance**, sur les menaces qui pèsent sur nos entreprises de loisirs et parcs à thèmes. Le Président de la République a présenté jeudi 29 avril 2021 les différentes étapes de la levée des restrictions sanitaires. Le calendrier s'étend du 3 mai au 30 juin et séquence la réouverture des commerces et lieux de culture ou de sport. Les parcs à thèmes seraient autorisés à rouvrir le 19 mai mais sans les attractions qui ne le seraient pas avant le 9 juin. Après les stations de ski sans remontées mécaniques, place donc aux parcs d'attractions sans attractions. De plus, l'obligation de présentation d'un pass sanitaire à l'entrée des sites au-delà de 1 000 visiteurs serait à l'étude. Les exploitants de parcs, à l'instar de Fraisvertuis City dans les Vosges, dénoncent la mesure envisagée, qui apparaît injustifiée et inapplicable. Injustifiée car les grands centres urbains ne sont pas soumis à ce pass alors que la gestion des flux n'y

* Réponse parvenue au Sénat avant le 9 décembre 2021.

est pas maîtrisée. Au contraire, les exploitants sont des professionnels de la gestion des flux dans de grands espaces privés de plein air. Injustifiée car les sites de loisirs ne peuvent et ne doivent pas être assimilés aux « grands événements » (matches, tournois, festivals, concerts, etc.). La gestion des flux des visiteurs (accès, déplacement sur le site, sortie) est donc très différente de celle qui caractérise les grands événements. Injustifiée car les visiteurs des parcs de loisirs sont majoritairement composés de familles et de jeunes. Leur imposer un test consisterait à les discriminer et à les « inciter » à aller se faire vacciner, dans la limite des doses disponibles pour le faire. Les entreprises privées concernées ne doivent pas porter la charge de la stratégie vaccinale du Gouvernement. Inapplicable car la majorité des visiteurs ne réservent pas leur entrée à ces sites, contrairement à un grand événement dont l'accès est réservé longtemps à l'avance. L'obligation d'un pass provoquerait donc à l'entrée au mieux des groupements dommageables d'un point de vue sanitaire, au pire des troubles à l'ordre public liés à l'incapacité de certains visiteurs à présenter ce pass. Inapplicable car ces entreprises imposeraient à leurs visiteurs un pass sanitaire alors qu'elles n'ont pas le droit de l'imposer à leurs équipes d'accueil, jeunes et qui seront donc vaccinées en dernier. L'exploitant ne pourrait alors prendre le risque d'imposer le pass et choisirait donc de ne pas rouvrir cette saison le ratio entre chiffre d'affaires et charges de fonctionnement ne permettant pas à ces entreprises de survivre. La sécurité sanitaire est la priorité des exploitants. En 2020, ils ont mis en place un protocole sanitaire strict qui a fait ses preuves puisqu'aucun cluster ne fut à déplorer. Ces entreprises qui occupent une place économique centrale dans nos départements sont déjà confrontées à de nombreuses contraintes, telles que la météorologie, les charges fixes élevées, les besoins en investissements, l'activité saisonnière, les difficultés de recrutement en personnel. L'enjeu majeur est donc de sauvegarder les emplois de cette filière. Pour toutes ces raisons il lui demande donc de renoncer à imposer la mise en place d'un pass sanitaire à l'entrée des parcs et d'autoriser l'accès aux attractions en même temps que la réouverture des sites prévue le 19 mai 2021. Il lui demande également si le Gouvernement entend pérenniser les aides d'État favorisant désormais la reprise d'activité (fonds de solidarité, chômage partiel, exonération de charges et autres mesures d'accompagnement). – **Question transmise à 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.**

Réponse. – Suite à la reprise épidémique, le passe sanitaire a été rendu nécessaire afin d'accéder aux lieux de loisirs et de culture (dont les parcs à thèmes) rassemblant plus de 50 personnes. Ce dispositif a été étendu le 9 août 2021 à d'autres activités telles que les cafés, restaurants, établissements médicaux et transports de longue distance. Ces mesures ont été prises afin d'encourager les vaccinations et relancer l'activité, notamment des professionnels du tourisme, grâce à la facilitation des déplacements des personnes vaccinées, françaises comme étrangères. Ainsi, tout ressortissant étranger vacciné est autorisé à entrer sur le sol français, y compris s'il vient d'un pays classé rouge (où le virus circule activement et les voyages ne sont normalement autorisés que pour motifs impérieux). Les aides d'État ont été adaptées durant les mois de juin, juillet et août 2021 pour tenir compte de la situation des acteurs. Le fonds de solidarité a été adapté afin d'accompagner les entreprises durant les étapes de réouverture, alors que les contraintes sanitaires (jauge, protocole ou couvre-feu) n'étaient pas totalement levées. Pour les entreprises du tourisme des secteurs S1 et S1 bis (dont font partie les entreprises de loisirs et parcs à thèmes) ayant touché le fonds de solidarité en mai 2021, une indemnisation partielle, à raison de 40% des pertes de chiffre d'affaire a été effectuée en juin, à hauteur de 30% des pertes de chiffre d'affaire en juillet, et 20% des pertes en août. Au 1^{er} septembre, ce sont plus de 37 milliards d'euros qui ont été versés pour le tourisme. Conformément aux annonces faites le 5 novembre, le fonds de solidarité n'a pas été maintenu au-delà du mois de septembre et le dispositif dit "coût fixe" a pris le relais pour le seul mois d'octobre. Les troisième et quatrième trimestres ont connu une réouverture progressive des sites de loisirs accompagnée de mesures restrictives plus ou moins contraignantes avec finalement une reprise plutôt marquée de la fréquentation lors du quatrième trimestre. Au final, l'exercice 2021 se matérialisera vraisemblablement par des baisses de fréquentation et de chiffre d'affaires comprises entre 25 et 45% par rapport à 2019, raison pour laquelle l'État a mis en place des mesures de compensation financières (notamment le dispositif Coût fixe). Durant les vacances de la Toussaint, le parc Futuroscope a notamment enregistré des chiffres de fréquentation record. La seule journée du 31 octobre 2021 a connu un pic de fréquentation avec 16 565 visiteurs accueillis, inscrivant cette date dans le top 5 des meilleures fréquentations journalières depuis 2001. Disneyland Paris, malgré des jauges d'accueil limitées à 28 000 visiteurs quotidiens, attire chaque jour plus de 20 000 visiteurs démontrant une reprise favorable de l'activité après plusieurs mois sans perspective. Le parc du Puy du Fou se félicite par ailleurs d'une saison satisfaisante malgré une réouverture plus tardive qu'à l'accoutumée. Le parc indique ainsi que la fréquentation enregistrée en 2021 n'est en baisse que de 30% par rapport à 2019 alors qu'elle était de l'ordre de 50% en 2020. Nigloland a également connu une hausse de fréquentation d'environ 18 % par rapport à l'été 2019 suite notamment à la mise en place d'un dispositif permettant d'effectuer des tests PCR à l'entrée du parc pour dépister les personnes non vaccinées. Sur le long

terme et en complément de ces dispositifs d'urgence, un plan de relance spécifique aux acteurs du tourisme est porté par la banque des Territoires et Bpifrance, avec le concours des collectivités territoriales. Il a pour objectif d'accompagner la reprise et la transformation du secteur. Ce plan, qui devrait permettre de mobiliser plus de 3 milliards d'euros de financements d'ici 2023 pour le secteur, est d'ores et déjà opérationnel. En novembre 2021, 1,7 milliard d'euros avaient déjà été mobilisés, dont un milliard d'euros de Prêt tourisme et 700 millions d'euros d'investissement en fonds propre. Enfin le Président de la République a annoncé le 2 juin dernier le lancement d'un plan de reconquête et de transformation du secteur du tourisme qui vise à accompagner l'évolution et la modernisation de l'offre française. Les représentants du secteur des parcs de loisirs et à thèmes ont été sollicités. Une des réunions de concertation s'est d'ailleurs déroulée au sein du parc du PAL le 2 septembre à Saint-Pourçain dans l'Allier. Le plan « Destination France » annoncé par le Premier ministre le 20 novembre dernier prévoit ainsi 2 milliards de crédits pour le secteur du tourisme.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Mise en œuvre des garanties financières pour la post-exploitation des centres d'enfouissement technique

18797. – 12 novembre 2020. – **M. Jean-Pierre Sueur** appelle l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique** sur la mise en œuvre des garanties financières relatives à la post-exploitation des centres d'enfouissement. La loi n° 92-646 du 13 juillet 1992 relative à l'élimination des déchets ainsi qu'aux installations classées pour la protection de l'environnement fait obligation au propriétaire ou au délégataire d'exploitation d'un centre d'enfouissement technique de constituer des garanties financières propres à assurer la surveillance du site, les interventions éventuelles en cas d'accident avant ou après la fermeture, la reconstitution du site et la remise en état après la fermeture. Il s'agit d'une obligation trentenaire. Les sommes nécessaires sont provisionnées par les entreprises délégataires. Or, en cas de défaillance de ces dernières, le coût de cette dépense pèserait sur les collectivités locales alors qu'il serait injustifié que les dépenses afférentes leur soient imputées et que, de surcroît, elles ne disposent pas des sommes préalablement provisionnées à cet effet. C'est pourquoi il lui demande s'il ne lui paraît pas judicieux de prévoir la consignation de ces sommes auprès d'une institution financière publique afin de préserver la pérennité de ces fonds.

Réponse. – La réglementation relative aux installations de stockage et d'éliminations de déchets non dangereux fixe aux exploitants des règles précises d'aménagement, d'exploitation et de réaménagement. Elle prévoit également le maintien d'une surveillance du site afin de vérifier que le site n'est plus susceptible de porter atteinte à l'environnement au-delà de cette période, qui peut durer au minimum 15 ans ou 25 ans selon le mode d'exploitation des casiers de stockage. Comme cette surveillance, et les éventuels travaux dont elle pourrait révéler la nécessité, est à réaliser après l'exploitation commerciale de l'installation, l'article L. 516-1 du code de l'environnement dispose que la mise en activité, tant après l'autorisation initiale qu'après une autorisation de changement d'exploitant, des installations de stockage de déchets est subordonnée à la constitution de garanties financières. Qu'il s'agisse de la loi n° 92-646 du 13 juillet 1992 relative à l'élimination des déchets ainsi qu'aux installations classées pour la protection de l'environnement ou de ses décrets d'application, il est établi que l'obligation de constitution des garanties financières n'incombe qu'à l'exploitant de ces installations et qu'en aucun cas une telle obligation ne peut concerner une collectivité locale, sauf à ce que cette dernière soit en même temps exploitante du site. L'article R. 516-2 du code de l'environnement mentionne les différentes options qui s'offrent à l'exploitant pour constituer ces garanties financières. Les exploitants ont le choix entre le recours à des organismes privés, tels que des banques ou des assureurs-caution, ou à la consignation des sommes auprès de la Caisse des dépôts et consignations. La principale différence entre les deux approches est que la consignation à la Caisse des dépôts et consignations implique de « sanctuariser » le montant total des garanties financières dès le début de l'activité de l'installation alors que le recours à un organisme privé permet à l'exploitant de payer une cotisation annuelle, de l'ordre de 1 % du montant à garantir. Quel que soit le choix fait par l'exploitant, les garanties financières peuvent être appelées pour le montant qui est imposé et qui est indépendant du choix opéré. Autrement dit, qu'un exploitant ait fait appel à un organisme privé ou qu'il ait choisi la consignation à la Caisse des dépôts et consignations pour constituer ses garanties financières, le préfet pourra faire appel au même montant en cas de défaillance. La Caisse des dépôts et consignations mobilisera ce montant sur les fonds consignés par l'exploitant tandis que l'organisme privé mobilisera ce montant sur ses fonds propres. En réduisant leurs fonds de roulement, les garanties financières par consignation à la Caisse des dépôts et consignations sont plus exigeantes en

termes de trésorerie. Elles sont généralement accessibles aux entreprises dont la trésorerie est solide. Le choix d'une caution bancaire bien que pesant sur leurs comptes de résultat est une option alternative auxquels les exploitants doivent aussi pouvoir avoir accès.

Augmentation du seuil de capacité des installations photovoltaïques

23438. – 24 juin 2021. – **M. Éric Gold** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur la mise en application du nouveau seuil dans le cadre des appels d'offre d'installations photovoltaïques. Dans son discours de politique générale prononcé à l'Assemblée nationale le 15 juillet 2020, le Premier ministre avait précisé que le Gouvernement souhaitait, d'ici fin 2021, que tous les territoires soient dotés de contrats de développement écologique avec des plans d'action concrets, chiffrés, mesurables, allant notamment de l'équipement des toitures photovoltaïques à la promotion des énergies renouvelables. Le soutien du Gouvernement à l'essor du photovoltaïque semble donc acté. Or, le décret permettant de relever les seuils des tarifs réglementés, permettant ainsi de dynamiser les installations, n'est toujours pas paru. La filière photovoltaïque se trouve aujourd'hui en difficulté, prenant du retard sur les objectifs fixés au niveau national. Il lui demande donc de préciser le calendrier dans lequel le Gouvernement compte s'inscrire concernant la publication de ce décret très attendu, notamment par les professionnels et les collectivités.

Réponse. – Le 23 février 2020, la ministre de la transition écologique annonçait, lors du salon de l'agriculture, le relèvement du seuil de l'arrêté tarifaire fixant les conditions d'achat de l'électricité d'origine photovoltaïque, de 100 kilowatts-crête à 300 kilowatts-crête. Le Gouvernement a, depuis, décidé de relever ce seuil à 500 kWc afin de dynamiser cette filière essentielle pour la transition énergétique. Les consultations sur ce projet ont commencé à l'automne 2020. Le projet d'arrêté tarifaire a ainsi été examiné en Conseil supérieur de l'énergie le 29 septembre et le processus de notification à la Commission européenne a été enclenché afin que celle-ci vérifie sa compatibilité avec les lignes directrices relatives aux aides d'État. Conformément au droit européen, il n'est pas possible de publier l'arrêté avant la fin de ce processus de notification, qui dure usuellement plusieurs mois. La publication au Journal officiel du 8 octobre 2021 du décret et de l'arrêté tarifaire du 6 octobre 2021 étendant l'accès au guichet ouvert et le bénéfice du tarif d'achat pour les installations solaires photovoltaïques implantées sur bâtiment, hangar ou ombrière d'une puissance inférieure ou égale à 500 kwc vient clore plus d'une année d'instruction et de débats de la hausse du seuil du bénéfice de l'obligation d'achat pour les installations photovoltaïques implantées sur bâtiment. Avec cet arrêté, tous les projets de moins de 500 kW, soit 5 000m² de surface, ont directement droit à un tarif d'achat sans avoir besoin de passer par un appel d'offres (contre un seuil fixé à 100kW jusqu'à présent). Cette mesure simplifie l'installation de grandes surfaces de panneaux sur des terrains déjà bâtis, par exemple sur les toits de bâtiments agricoles, d'entrepôts, de centres commerciaux tout en limitant la consommation d'espace naturel et l'artificialisation des sols. Cet arrêté prévoit également la mise en place d'un bonus tarifaire pour l'intégration paysagère, visant l'installation de tuiles photovoltaïques.

Mise en place d'un chèque location électrique

23969. – 29 juillet 2021. – **Mme Denise Saint-Pé** interroge **Mme la ministre de la transition écologique** sur la mise en place d'un dispositif de soutien à la location de véhicules électriques, sous la forme d'un « chèque location électrique », dont l'objectif sera d'encourager les consommateurs à louer ce type de véhicule et susciter des comportements d'achat. Soumis à des obligations d'achat de véhicules propres depuis la loi d'orientation des mobilités, les loueurs sont des acteurs majeurs du verdissement des mobilités. Ils contribuent au renouvellement du parc automobile privé et public et alimentent le marché du véhicule électrique d'occasion. Si la crise sanitaire a fortement impacté nos mobilités, la reprise progressive se traduit, spécialement en période estivale, par une augmentation significative des trajets automobiles. Aussi, il est urgent de rendre la location de véhicule électrique plus attractive, afin de susciter l'engouement pour l'électromobilité sur tout le territoire et accélérer le verdissement des mobilités. Le « chèque location électrique » serait non soumis aux charges sociales, utilisable par le bénéficiaire dès lors qu'il recourt à la location courte durée d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable à faibles émissions. Ce chèque sera pris en compte, comme le chèque réparation vélo, en déduction du montant totale de la facture d'une location permettant ainsi d'être tracé et géré par les loueurs de véhicules. Son montant pourrait être majoré pour les concitoyens en difficulté, sous conditions de ressources, pour essayer un véhicule électrique. Ce chèque est un outil simple, visible et vertueux, qui permet de valoriser l'action du Gouvernement pour la mobilité durable du quotidien et de promouvoir massivement l'usage du véhicule électrique auprès du grand public via des grandes enseignes de location de voiture. Enfin, ce chèque permettrait également à l'État de générer une

consommation de service, soumis à 20 % de TVA, avec des véhicules immatriculés en France et pour lesquels l'État a perçu les recettes des taxes à l'achat et à l'immatriculation. Aussi, elle souhaiterait savoir si le Gouvernement compte acter la mise en place de ce chèque location électrique et quel en serait le calendrier.

Réponse. – Le Gouvernement a mis en place deux aides à l'acquisition qui visent à soutenir le développement du véhicule électrique : le bonus et la prime à la conversion. Les loueurs de courte durée sont éligibles à ces aides pour leurs achats de véhicules électriques. Pour une voiture électrique neuve acquise par une personne morale, le bonus s'élève à 4 000 € et la prime à la conversion s'élève à 2 500 €. Pour une camionnette électrique neuve acquise par une personne morale, le bonus s'élève à 5 000 € et la prime à la conversion atteint jusqu'à 9 000 € selon la masse du véhicule. La prime à la conversion est majorée de 1 000 € lorsque le loueur est situé dans une zone à faibles émissions, sous réserve qu'une collectivité territoriale ait accordé une aide similaire. Le bonus est également majoré de 1 000 € dans les départements et les régions d'outre-mer. De plus, les loueurs de courte durée acquérant des véhicules électriques bénéficient de plusieurs avantages fiscaux : ils sont exonérés de taxe régionale au titre de la délivrance d'un certificat d'immatriculation, ainsi que du malus sur la masse en ordre de marche de véhicule prévu à partir du 1^{er} janvier 2022. Le plafond de déductibilité fiscale de l'amortissement est porté à 30 000 € pour les véhicules électriques (au lieu de 18 300 €). Enfin, les loueurs de courte durée sont désormais éligibles aux aides à l'installation de points de recharge à destination des flottes, prévues dans le cadre du programme de certificats d'économies d'énergie Advenir, et un plan spécifique aux professionnels des services de l'automobile (dont les loueurs) sera déployé dans le cadre de ce même programme. Les loueurs de véhicules électriques pour de courte durée sont donc soutenus pour l'acquisition et le déploiement de ces véhicules.

Filière des biocarburants

25123. – 28 octobre 2021. – **M. Alain Marc** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la relance, chargé des comptes publics** sur la filière des biocarburants français. L'accompagnement de cette filière est un enjeu de souveraineté à la fois énergétique, industrielle et agricole. Aussi il le remercie de bien vouloir lui indiquer les mesures que le Gouvernement envisage de prendre afin d'encourager le développement de la filière française des biocarburants. – **Question transmise à Mme la ministre de la transition écologique.**

Réponse. – La France est engagée sur une réduction rapide des énergies fossiles, et en particulier des produits pétroliers. Les biocarburants font partie de la solution pour y parvenir, en offrant une alternative capable de se déployer rapidement. Ils apportent des réductions d'émissions de gaz à effet de serre que le Gouvernement soutient par une fiscalité incitative : la taxe incitative relative à l'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports (dite TIRUERT), pousse les opérateurs qui mettent les carburants à la consommation à y incorporer de l'énergie renouvelable. Ces opérateurs bénéficient en effet d'une exonération de taxe proportionnelle au niveau d'incorporation qu'ils ont obtenu. Tous les carburants mis aujourd'hui à la consommation possèdent une part de biocarburants. En 2020, un peu plus de 8 % de l'énergie utilisée dans le transport routier provenait des biocarburants. Les biocarburants présentent néanmoins des limites, surtout pour ce qui concerne les biocarburants dits « de première génération », tels que le bioéthanol, en particulier parce qu'ils nécessitent la culture de plantes des sols qui pourraient être dédiés aux cultures alimentaires. C'est la raison pour laquelle le développement de ces biocarburants de première génération doit être maîtrisé et encadré. La réglementation en vigueur limite à 7 % la quantité d'énergie d'un carburant qui peut provenir d'une matière première en concurrence alimentaire. Ainsi, la France comme l'Europe entendent désormais surtout développer, au cours des prochaines années, les biocarburants « dit avancés », à base de déchets ou de résidus, sans concurrence alimentaire. Pour développer ces nouveaux carburants en France, un appel à manifestations d'intérêt (AMI) a été lancé en février 2020 et s'est achevé le 31 juillet suivant. L'AMI a permis d'identifier 15 projets industriels innovants dans la perspective du développement d'une filière française de production de carburants durables, avancés ou de synthèse, à destination de l'aéronautique. Consécutivement, à l'AMI un appel à projet a été lancé le 29 juillet 2021 pour permettre des aides à l'investissement à court terme, concernant d'une part les travaux d'ingénierie préalables à la décision d'investissement dans des projets mettant en œuvre des procédés avancés de fabrication déjà matures, d'autre part, des travaux de démonstration visant des projets dont le niveau de maturité est plus faible. Une enveloppe de 200 M€ au titre du Plan d'investissement d'avenir (PIA4) a été prévue pour soutenir ces projets.

Hausse des prix de l'énergie

25124. – 28 octobre 2021. – **M. Alain Marc** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur la hausse des prix de l'énergie. En effet, depuis le début de l'année, les tarifs réglementés du gaz ont connu une hausse historique de 57 %. Les prix de l'électricité sont également en forte hausse. Toutes ces augmentations portent atteinte au pouvoir d'achat des ménages français. Aussi il le remercie de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il envisage de prendre afin de remédier à cette situation. – **Question transmise à Mme la ministre de la transition écologique.**

Réponse. – L'économie française est confrontée à une hausse inédite des prix de l'énergie, en raison de la vigueur de la reprise mondiale et de tensions dans la production internationale d'énergie. Le Gouvernement est mobilisé pour faire face à cette situation, notamment au regard de l'impact des hausses des prix de l'énergie sur les consommateurs. Il fait du pouvoir d'achat des Français une priorité. Comme le Premier ministre l'a annoncé le 30 septembre 2021, un bouclier tarifaire sera déployé pour protéger tous les Français. Dans un premier temps, face à l'explosion des prix sur le marché européen du gaz, le Gouvernement a décidé un versement exceptionnel de 100 € de chèque-énergie, et a bloqué les tarifs réglementés du gaz, pour protéger les ménages se chauffant au gaz. Le chèque énergie a bénéficié à 5,8 millions de ménages, pour un montant moyen de 150 euros. Une aide supplémentaire de 100 euros en faveur des quelque 6 millions de foyers français qui bénéficient déjà du chèque énergie sera versée avant la fin de l'année. Elle le sera directement, sans entreprendre de démarche particulière. Elle s'ajoute au chèque énergie de l'année 2022 qui sera versé en mars. Mais la hausse des prix de l'énergie concerne aussi l'électricité. En effet, le prix de gros de l'électricité est fixé au coût variable de la centrale la plus chère utilisée à un instant donné pour la produire. Il s'agit le plus souvent d'une centrale à combustible fossile : elles sont les plus chères et donc les dernières à être appelées, mais elles sont souvent démarrées car leur flexibilité est utile pour suivre la variation de la demande. Et donc quand le prix du gaz augmente, le coût de production de l'électricité augmente aussi mécaniquement. La France est cependant dans une position plus avantageuse que celle de nos voisins. Pour plus de 90 % de l'électricité produite en France, les coûts de production de l'électricité n'ont pas augmenté et n'augmenteront pas. Nous le devons au nucléaire, à l'hydroélectricité et aux énergies renouvelables, qui produisent de l'électricité décarbonée à un coût indépendant du prix du gaz naturel. Cet atout français garantit notre indépendance énergétique, une production d'électricité peu polluante et la protection de la facture énergétique des consommateurs qui utilisent l'électricité. Contrairement à d'autres pays d'Europe où de nombreux tarifs sont indexés sur les cotations journalières et, donc, très exposés à la hausse des marchés, les ménages français sont, par construction, plus protégés face à cette volatilité des marchés. En effet, les coûts d'approvisionnement, pour les tarifs réglementés comme pour les offres de marché, comprennent une part significative à prix fixe issue de la production nucléaire (dispositif d'accès régulé à l'électricité nucléaire historique). Ensuite, les tarifs réglementés comprennent aussi une part d'approvisionnement sur les marchés, lissée sur vingt-quatre mois, ce qui est un autre facteur de stabilité. En France, les tarifs réglementés de vente d'électricité n'augmenteront pas d'ici la fin de l'année 2021. Compte tenu de l'évolution des prix de l'électricité sur le marché de gros, les prix facturés aux consommateurs devraient augmenter sensiblement début 2022. Le montant exact de cette hausse n'est pas connu et dépendra des conditions de marché à fin 2021. Pour éviter de pénaliser les ménages, le Gouvernement a annoncé qu'il fera en sorte que cette hausse ne dépasse pas 4 %, ce qui représente environ 5 € /mois pour un Français qui se chauffe à l'électricité. Le Gouvernement a ainsi proposé au Parlement d'amortir pour les ménages toute hausse supérieure à ce plafond de 4 % par une baisse équivalente de la fiscalité de l'électricité.

6920

TRANSPORTS

Signalisation routière des communes rurales

12410. – 3 octobre 2019. – **M. Yves Bouloux** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la signalisation routière des communes rurales particulièrement aux abords des routes nationales. L'instruction ministérielle sur la signalisation routière qui précise les conditions d'utilisation et d'implantation des panneaux est souvent utilisée par l'État dans le but d'apporter des justifications à la suppression d'un panneau de signalisation. Ce fut le cas pour une petite commune du département de la Vienne sur l'axe RN 10 qui entraîne des interrogations de la part des élus locaux (Voulême – 370 habitants), mais surtout des usagers. En effet, dans le cas d'espèce, des automobilistes ont dû faire demi-tour par défaut d'indication, tout le monde n'utilisant pas les dispositifs « GPS » (« global positioning system »). À l'instar des usagers probablement nombreux (ce qui n'est pas une raison pour en faire se perdre) les communes très proches d'une sortie de route nationale, aussi petites soient-

elles, devraient être indiquées, comme d'ailleurs d'autres villages à proximité sur ce secteur de la RN 10, qui sont, eux, signalés. De manière générale, cet arbitrage aux relents technocratiques et sans grand impact financier risque d'induire une perception de déclassement parmi les élus locaux et leurs concitoyens, contribuent au profond malaise de la ruralité, qui s'exprime très souvent dans les urnes par des votes extrêmes. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositifs à mettre en œuvre pour faire en sorte que les automobilistes puissent aisément s'orienter, et par la même occasion, de prendre en compte les petites communes riveraines des grands axes routiers. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.**

Réponse. – La signalisation directionnelle sur le réseau routier national est régie par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) qui a pour objectif d'appliquer une seule et même règle sur l'ensemble du territoire dans un souci d'homogénéité et d'équité. Elle fixe trois principes fondamentaux : la continuité, qui garantit à l'utilisateur que l'information qui lui a été donnée une fois, lui sera fournie tout le long de son itinéraire jusqu'à son point de destination ; la lisibilité, qui conduit notamment à sélectionner un nombre limité de mentions compatibles avec les possibilités de lecture dynamique de l'utilisateur ; l'homogénéité, qui assure à l'utilisateur un aspect identique de la signalisation pour des configurations géométriques identiques et ce, quelle que soit la région traversée. Le principe de lisibilité conduit à ne signaler en règle générale que les communes supérieures à 3 900 habitants. Toutefois, en cas d'absence de commune de ce type, la règle appliquée consiste à signaler la première localité rencontrée. L'application de ces règles au cas particulier de chaque itinéraire fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des collectivités locales concernées, qui conduit à l'approbation d'un schéma directeur de signalisation de direction d'itinéraire. Dans le cas de la commune de Voulême, l'absence de mention a été retenue dans le schéma directeur de signalisation de direction de la RN10 entre Poitiers et Bordeaux, par décision ministérielle du 7 janvier 2016. En effet, suite à la concertation menée par le gestionnaire (DIR Atlantique) auprès des collectivités locales (3 réunions en avril, juin et novembre 2013 et consultation par courriers des présidents des communautés d'agglomération et communautés de communes en mai 2014), il a été retenu de signaler Montalembert dans le sens sud-nord à l'échangeur de la RN10 se trouvant sur cette commune. Dans le sens nord-sud, la commune des Adjots a été ajoutée selon le principe de réciprocité, cette commune étant signalée dans le sens opposé à l'échangeur suivant. Cette signalisation peut ensuite être utilement complétée par les gestionnaires du réseau viaire local par des jalonnements supplémentaires sur leurs voiries afin d'aider, le cas échéant, les automobilistes à s'orienter.

Entretien du réseau routier national

13085. – 14 novembre 2019. – **M. Christian Cambon** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** sur l'entretien du réseau routier national non concédé. Le long des routes en Île-de-France, se trouvent des tonnes de déchets divers et variés. La moitié provient des incivilités de particuliers et de professionnels qui déposent leurs ordures ménagères ou leurs déchets industriels. Chaque année, ce sont vingt tonnes de déchets qui sont ramassées lors des opérations de nettoyage par la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF). Récemment dans le Val-de-Marne, sur une bretelle de l'autoroute A6B, une véritable décharge sauvage a nécessité l'intervention de plusieurs agents de la DiRIF pour déblayer plus de vingt-sept tonnes de déchets. Ces dépôts sauvages se font de plus en plus régulièrement, à tel point que les opérations de nettoyage ne parviennent plus à en venir à bout. Ils présentent également des risques puisqu'ils nuisent à la circulation et à l'évacuation des eaux de pluie, provoquant parfois des inondations sur la chaussée. Ils constituent un bien triste paysage sur le réseau routier francilien et un réel enjeu environnemental. Il lui demande donc quels moyens le Gouvernement compte mettre en œuvre afin de lutter contre ces dépôts sauvages et ces incivilités.

Réponse. – Le réseau routier national (RRN) francilien, géré par la direction des routes Île-de-France (DiRIF), est confronté à un problème spécifique récurrent d'accumulation de déchets à ses abords. Les déchets observés le long du réseau routier sont dus aux dépôts sauvages des entreprises du BTP, aux camps illicites et aux incivilités des usagers de la route. Les dépenses liées au nettoyage des routes d'Île-de-France n'ont cessé de s'accroître depuis quelques années. Un budget annuel moyen de 12 M€ est désormais consacré par l'État pour assurer le nettoyage du RRN francilien et de ses dépendances, malgré les contraintes qui pèsent sur le budget d'entretien et d'exploitation du RRN. Dans le cadre d'un protocole avec la Région Île-de-France, la DiRIF s'est engagée, en 2017, à améliorer la qualité du service rendu sur le RRN francilien. En 2017, deux passages de balayage sur les chaussées de la section courante, et généralement sur les bretelles, et un passage d'entretien de la zone de 1,5 m en

rive et terre-plein central (TPC) ont été réalisés. 12,5 M€ ont ainsi été consacrés par la DiRIF au nettoyage de 18 300 tonnes de déchets sur le RRN francilien, dont 2 M€ pour des opérations de nettoyage, après évacuation, de zones occupées de manière illicite. Sur les axes desservant Orly, dont fait partie l'A6b, 610 tonnes de déchets ont été ramassés pour 420 K€. Il en résulte que sur ces autoroutes le niveau de service offert en 2017 est déjà deux fois supérieur à celui antérieur. En 2018, le Gouvernement s'est engagé, sur les axes routiers desservant les aéroports franciliens, à aller au-delà des opérations déjà prévues dans le cadre du protocole avec la Région Île-de-France. Ainsi, trois passages de nettoyage ont été réalisés en 2018 sur les axes desservant l'aéroport de Paris-Orly (A6a/A6b/A106) pour un coût supplémentaire de 200 K€. En 2019, ce niveau de service a été reconduit et étendu aux axes desservant l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle (A1/A3), pour un coût supplémentaire de 500 K€. Afin de sensibiliser les usagers de la route, des panneaux d'information sur les sanctions encourues en cas de dépôt sauvage ont été déployés sur la trentaine de sites les plus exposés aux dépôts sauvages le long des autoroutes desservant les aéroports franciliens. Un dispositif de suivi et d'évaluation de l'évolution de l'état de propreté aux abords de ces axes routiers a également été mis en place par la DiRIF. La lutte contre les dégradations s'avère un problème de tous. Pour y faire face et corriger les incivilités croissantes des usagers, les autorités en charge des polices générales, préfets et maires, et des polices spécialisées, dont la police de la route, ont été sensibilisées afin d'enrayer la montée de la dépose illégale des déchets.

Situation des ponts de rétablissement

13331. – 5 décembre 2019. – **M. Jean-Pierre Decool** 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 ponts de rétablissement des voies dans les territoires, et notamment dans le département du Nord. Le rapport de la mission d'information du Sénat sur la sécurité des ponts intitulé « sécurité des ponts : éviter un drame » (609, 2018-2019) met en avant un certain nombre de sujets pour lesquels une incertitude règne. Les collectivités s'inquiètent notamment des ponts qu'elles sont censées gérer. Trois sujets majeurs inquiètent notamment les collectivités, censées gérer des ponts : l'incertitude sur le nombre exact de ponts dont elles ont la charge (méconnaissance du patrimoine, transfert d'ouvrages...); la problématique des ponts orphelins, dont la domanialité n'est pas exactement déterminée; et le sujet des ponts de rétablissement des voies, surplombant les voies routières, ferrées ou fluviales. Près de 23 000 ponts ont été identifiés comme des ponts de rétablissement et, selon le rapport d'information, un arrêté est en cours de préparation pour en fixer la liste et définir les critères des conventions qui pourraient déterminer la charge revenant à chacun des établissements et collectivités. Il lui demande ce qu'il envisage de mener comme travail pour sécuriser juridiquement l'entretien des ponts dans les territoires, en définissant les responsabilités de chacun.

Situation des ponts de rétablissement

16720. – 11 juin 2020. – **M. Jean-Pierre Decool** rappelle à **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** les termes de sa question n° 13331 posée le 05/12/2019 sous le titre : "Situation des ponts de rétablissement", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – La jurisprudence a fixé le principe général de propriété d'un ouvrage comme étant la propriété du gestionnaire de la voie portée. Pour ce qui concerne les ouvrages de rétablissement, ceux-ci ont fait l'objet d'une consultation auprès des collectivités durant le second semestre 2019. Cette consultation a pour but de permettre aux collectivités de signaler tout rétablissement de voie construit du fait de la construction ou l'amélioration d'une infrastructure propriété de l'État, qui ne serait pas déjà listé dans la publication réalisée à l'été 2019, au regard des éléments et justificatifs fournis par les collectivités justifiant les rétablissements de voie signalés manquants dans la liste publiée. Conformément aux principes de la loi du 7 juillet 2014, la liste d'ouvrages de rétablissements de voies a été publiée par arrêté le 22 juillet 2020 suite à la consultation des collectivités. Cet arrêté fixe les ouvrages qui devront faire l'objet d'une convention, pour ce qui concerne la superposition de gestion entre exploitant et, le cas échéant, la prise en charge financière des coûts structurels dès lors que la collectivité et le pont répondront aux critères permettant la prise en charge financière. Les ouvrages qui ne figurent pas dans cet arrêté et pour lesquels les collectivités apporteraient la preuve de leur caractère de rétablissement pourront être ajoutés par arrêté modificatif chaque année à la liste des ouvrages. Une boîte mail dédiée permet aux collectivités de s'adresser directement à l'État. Cette démarche s'inscrit complètement dans la clarification des rôles de chacun. Par ailleurs, dans le cadre du plan de relance, l'État a décidé de mobiliser 40 millions d'euros d'ingénierie pour aider les petites communes à connaître leur patrimoine d'ouvrages d'art. Ces communes pourront bénéficier d'un recensement de leurs ouvrages et d'un premier diagnostic de ceux présentant des désordres.

Difficultés de fonctionnement du système de glissières sur l'échangeur entre les autoroutes A4 et A86

13471. – 12 décembre 2019. – **Mme Catherine Procaccia** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** sur les nombreux problèmes de fonctionnement des glissières amovibles de sécurité de la voie « anti-bouchons » sur l'échangeur entre les autoroutes A4 et A86. Ce sujet n'est en rien un sujet nouveau. En septembre 2005, des barrières amovibles ont été installées sur la portion de 2,2 km commune aux autoroutes A4 et A86 pour permettre aux automobilistes, en cas de trafic dense, de pouvoir circuler sur la bande d'arrêt d'urgence pour décongestionner la circulation. Dans les deux sens, Paris-province ou province-Paris, c'est en moyenne entre 250 000 et 300 000 automobilistes qui empruntent quotidiennement cet échangeur, considéré par beaucoup comme le segment routier le plus dense et le plus embouteillé d'Europe. Si les premières années d'utilisation ont été ponctuées de hauts et de bas dans le fonctionnement du dispositif, comme toute expérimentation, de graves actes de vandalisme, et notamment le vol des câbles en cuivre mais aussi des détériorations considérables ont entraîné la mise à l'arrêt du système en 2009. Si plusieurs tentatives de réparation ont eu lieu en 2010 et 2011, après qu'elle a elle-même dû saisir les différents ministres des transports de l'époque, c'est seulement en 2012 que le système a été rouvert, et uniquement dans le sens Paris-province, c'est-à-dire aux horaires de pointe du soir. Il aura toutefois fallu attendre 2016, soit quatre longues années plus tard, un retard notamment lié aux travaux du pont de Nogent, pour une réouverture dans le sens province-Paris, pour décongestionner le trafic le matin. Mais depuis, ce système pourtant utile et qui démontre son efficacité lorsqu'il est actionné, ne fonctionne que très rarement. Parcourant elle-même cette portion d'autoroute régulièrement, et alors que le trafic y est quotidiennement très dense, elle a observé que la bande d'arrêt d'urgence n'est pratiquement jamais ouverte à la circulation. Elle se permet donc en toute logique de l'interroger sur le sujet. Elle lui demande s'il s'agit d'un problème d'effectifs insuffisants pour la direction des routes d'Île-de-France (Dirif), chargée d'ouvrir et fermer ces glissières, ou s'il s'agit d'un problème technique récurrent, qui empêcherait une utilisation optimale du dispositif. Par ailleurs, cette portion étant l'une des plus empruntées d'Europe, reliant des lieux d'intérêt national comme les deux aéroports de la capitale ou le marché d'intérêt national de Rungis, elle souhaiterait que lui soient communiqués les chiffres actualisés quant à l'utilisation de ces glissières, ainsi qu'une clarification des conditions qui motivent la Dirif à activer ou non ce système.

Réponse. – La maintenance des équipements permettant le bon fonctionnement des voies auxiliaires du tronçon commun A4/A86 est pilotée par les agents de la direction des routes Île-de-France (DiRIF), mais est réalisée par des prestataires spécialisés s'agissant de la vidéo surveillance, des panneaux d'affichage électroniques et des glissières mobiles d'ouverture et de fermeture des voies. La DiRIF dispose des moyens lui permettant d'identifier les dysfonctionnements de ces systèmes, de mener des diagnostics et de commander les réparations. Les difficultés de maintenance sont donc avant tout techniques. Le système de glissière mobile qui permet de libérer ou de neutraliser physiquement la voie auxiliaire dans chaque sens est un objet unique. La commande de nouveau matériel de remplacement induit une fabrication spécifique et donc des délais d'approvisionnement longs. De plus, les cartes électroniques utilisées dans les panneaux d'affichage ne sont plus commercialisées. Leur changement par des cartes neuves ne peut donc se faire et, depuis plusieurs années, le prestataire de maintenance réalise des réparations en réutilisant des composants récupérés sur les anciennes cartes. Il s'agit donc d'une problématique dite d'obsolescence des systèmes qui rend chaque réparation plus longue, sans possibilité de constituer des stocks de rechange. Entre octobre 2016 et mars 2019, la voie auxiliaire a été ouverte à la circulation durant 2 754 heures cumulées (correspondant à 187 ouvertures) dans le sens province - Paris, et 432 heures (correspondant à 45 ouvertures) dans le sens Paris - province. Des périodes de fonctionnement normal ont donc été souvent entrecoupées de longues périodes d'indisponibilité pour des raisons de maintenance. Le déséquilibre important entre les deux sens de circulation, indépendamment des pannes qui peuvent exister dans un sens plus que dans l'autre, vient du principe d'activation de la voie. En effet, il est plus restrictif dans le sens vers la province, afin de ne pas aggraver toute congestion importante existant déjà en aval, à l'intérieur du tunnel sous fluvial de Nogent, pour des raisons de sécurité. Concernant les conditions d'activation ou non des voies auxiliaires, il existe, pour des raisons de sécurité, un règlement d'exploitation intégré aux procédures internes de la DiRIF. Sur le principe, la voie auxiliaire dans chacun des sens de circulation est fermée en dehors des heures de pointe. La période privilégiée d'ouverture de la voie auxiliaire du sens province - Paris est la période de pointe du matin en semaine et la période de pointe du soir les dimanches et jours fériés. La période privilégiée d'ouverture de la voie auxiliaire du sens Paris - province est la période de pointe du soir. La proposition d'ouverture, faite par un opérateur en charge de la surveillance du trafic et du contrôle des équipements de la DiRIF, des voies auxiliaires est soumise aux contraintes suivantes : les capteurs en temps réel des données de trafic sur le tronçon commun doivent permettre une observation

de l'évolution d'indicateurs trafic sur le tronçon commun A4/A86 ; il ne doit pas y avoir d'incident sur le tronçon commun A4/A86, qui pose un problème de sécurité (véhicule en panne sur la voie auxiliaire, par exemple) ; l'ensemble des systèmes qui concourent à la sécurité des usagers et au bon fonctionnement de la voie doivent être opérationnels. Ce dernier point est déterminant et explique la complexité technique pour garantir l'ouverture systématique des voies auxiliaires en heure de pointe. Afin de répondre aux problématiques d'obsolescence et de maintenance des systèmes et composants de la voie auxiliaire et d'améliorer la disponibilité du système, la DiRIF a lancé une démarche pour moderniser le système associé aux voies auxiliaires, tout en étudiant la possibilité d'un fonctionnement de ces voies sans glissières mobiles dans de bonnes conditions de sécurité.

Rapport sur l'avenir des petites lignes ferroviaires

13609. – 26 décembre 2019. – **M. Olivier Jacquin** demande à **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** de rendre public le rapport sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire comme il s'y est engagé à plusieurs reprises devant la représentation nationale comme dans différents médias ces dernières semaines. Le Gouvernement n'a eu de cesse de reporter le débat primordial de l'avenir des « petites lignes » depuis deux ans. Après les assises des mobilités et l'explosif rapport remis le 15 février 2018 sur l'avenir du transport ferroviaire, la ministre des transports de l'époque s'était engagée pendant les débats relatifs à la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire à ce que cette question soit traitée lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités. Il n'en a rien été sous prétexte du travail que menait la mission sur les petites lignes. Maintenant que le secrétaire d'État chargé des transports a lui-même déclaré être en possession de ce rapport, il en demande la publication.

Réponse. – Le Gouvernement, conscient des besoins exprimés par les territoires, a missionné en janvier 2019 le préfet François Philizot pour établir un état des lieux des lignes ferroviaires de desserte fine des territoires. Cet état de lieux a été complété d'un plan d'actions, issu d'échanges nourris et approfondis avec les régions. Le rapport a été publié en février 2020. L'ambition du Gouvernement est de pérenniser les services publics de transport tout en répondant à la fois aux enjeux de transition écologique, d'aménagement du territoire et de soutenabilité économique.

Soutien de Voies navigables de France suite à la crise liée au Covid-19

16404. – 28 mai 2020. – **M. Olivier Jacquin** 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 financière de Voies navigables de France (VNF) suite à la crise sanitaire. La perte de ressources pour VNF en raison de la gratuité des péages sera de l'ordre de 3 millions d'euros (1,7 pour le fret et 1,3 pour le tourisme). À cela s'ajouteront les remises que l'entreprise a été amenée à faire au titre de la gestion domaniale. Alors que le transport fluvial est trop souvent oublié des débats et qu'il est pourtant à soutenir pour réussir une partie de la nécessaire décarbonation d'une partie du transport de marchandises, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures de compensation et de soutien que le Gouvernement compte prendre à l'égard de VNF.

Réponse. – Voies navigables de France (VNF) entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisés, 4 000 ouvrages d'art et 40 000 hectares de domaine public fluvial. L'État souhaite promouvoir, moderniser et développer ce mode de transport. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement l'état du réseau, le rendre plus résilient aux effets du changement climatique, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. De plus, dans le cadre du plan de relance de l'économie, 175 M€ sont dédiés au secteur fluvial sur le réseau confié à VNF. Ces moyens supplémentaires sont dédiés à la modernisation des infrastructures fluviales du réseau afin de contribuer à l'essor de ce mode de transport bas carbone. Pour VNF, ces moyens supplémentaires apportés par le plan de relance permettront d'anticiper la réalisation de près de 100 opérations permettant d'accélérer la régénération et la modernisation du réseau. Par ailleurs, le projet de contrat d'objectifs et de performance (COP) adopté par le conseil d'administration de Voies navigables de France le 10 mars 2021 et signé par le ministre chargé des transports le 30 avril 2021, formalise la politique menée au profit du développement du secteur fluvial pour les dix

prochaines années. À l'horizon 2030, ce sont près de 3 milliards d'euros qui sont prévus d'être consacrés aux infrastructures fluviales. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation des moyens d'investissements dont dispose VNF, passés de 170 millions d'euros en 2015, à près de 220 millions d'euros en 2020 et prévus à environ 300 millions d'euros grâce au plan de relance (175 M€ en 2021 & 2022) en 2022. Il convient d'ajouter que ces moyens sont complétés, en ce qui concerne le développement de la voie d'eau à grand gabarit, par ceux dédiés au financement de la Société du Canal Seine Nord Europe chargée de la construction de cette pièce maîtresse du projet Seine-Escaut. Dans ce contexte, des partenariats solides tant avec les collectivités territoriales intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme vecteur de développement de leur territoire, qu'avec des entreprises ou opérateurs telles que SNCF Réseau, sont en cours de construction et participeront à la valorisation du réseau fluvial. Le réseau fluvial offre de multiples services aux territoires, il permet notamment le développement de projet d'aménagement en bord de voies d'eau favorisant l'émergence d'une économie verte locale. Le fluvial promeut une logistique durable qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faibles que le mode routier, soit en moyenne 8,8 gCO²/t-km contre 37,4 gCO²/t-km. Le secteur du transport fluvial est également engagé dans un mouvement de verdissement des flottes, afin de favoriser de nouvelles propulsions plus écologiques (Engagements pour la croissance verte du secteur fluvial en cours de finalisation). À l'horizon 2030, le volume de fret transporté par voie fluviale pourrait augmenter de moitié ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un tourisme vert. Concourant à l'amélioration du cadre de vie. La voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous les usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité. Il génère 1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires. Enfin, VNF met à profit le réseau fluvial qui lui est confié pour favoriser le développement d'énergies vertes, notamment par le développement de la production d'hydroélectricité sur les ouvrages le permettant. À cet égard, l'article 6 de l'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France marque une nouvelle étape. L'État est pleinement mobilisé aux cotés de VNF pour développer et moderniser le réseau fluvial français et inscrire les voies d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur de développement durable.

6925

Besoins financiers et humains de Voies navigables de France

16405. – 28 mai 2020. – **M. Olivier Jacquin** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** sur les difficultés que va rencontrer Voies navigables de France (VNF) pour assurer l'ensemble des chantiers nécessaires au développement du transport fluvial dans l'après crise sanitaire. Dans le cadre du plan de soutien et de relance économique, VNF a identifié des nombreux chantiers dans les territoires qui constituent un programme de 250 millions d'euros sur 3 ans. Or, VNF a dû procéder depuis 3 ans à une réduction de ses effectifs à un rythme soutenu : perte moyenne de 100 équivalents temps plein (ETP) par an en moyenne depuis 3 ans et même 112 suppressions en 2019. Or la mise en œuvre de ces chantiers et la réussite de ce plan nécessiterait la mobilisation de 20 ETP supplémentaires sur les trois prochaines années. Aussi, il lui demande qu'à l'aune de la crise sanitaire actuelle et de la nécessité de développer le transport fluvial pour contribuer à réduire l'impact environnemental du secteur du transport (et notamment de marchandises) de réviser la trajectoire des effectifs de l'établissement.

Réponse. – L'État est pleinement mobilisé aux cotés de Voies navigables de France (VNF) pour développer et moderniser le réseau fluvial français et en faire un vecteur de la transition écologique. Ainsi, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit une augmentation des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation des voies navigables gérées par VNF, qui ont été complétés par une enveloppe de 175 M€ au titre du plan de relance de l'économie, ce qui permettra à l'établissement de consacrer près de 3 milliards d'euros à ces actions sur les 10 prochaines années. Sur cette base, le contrat d'objectifs et de performance qui vient d'être conclu entre l'État et VNF pour la période 2020-2029 traduit les orientations de la politique menée au profit du développement du secteur fluvial en renforçant notamment sa compétitivité par des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre. Il favorisera le développement des territoires traversés par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau, en partenariat avec les collectivités territoriales concernées. Il garantira enfin le transport de l'eau et ses usages par une exploitation rigoureuse de l'infrastructure.

Covid-19 et transport routier de marchandises

16777. – 18 juin 2020. – **Mme Catherine Deroche** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** sur les difficultés rencontrées par les professionnels du transport routier de marchandises dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19. Selon une enquête menée par la fédération nationale des transports routiers (FNTR), 52 % des camions ont été en moyenne à l'arrêt sur l'ensemble du territoire national au cours des semaines de pandémie. Les chefs d'entreprise consultés déclarent ainsi avoir perdu en moyenne 48 % de chiffre d'affaires et près d'un quart des entreprises en ont perdu plus de 75 %. Cette situation extraordinaire justifie l'élaboration par la FNTR d'un plan de relance dont plusieurs des orientations prônent pour une prolongation de différentes aides publiques directes ou indirectes, au niveau du chômage partiel par exemple ou encore de la pérennisation de la déduction forfaitaire spécifique. Par ailleurs, la mobilisation d'un arsenal d'aides publiques doit parallèlement inciter à veiller plus encore au contrôle de l'application des règles de la concurrence, en particulier au niveau de la réglementation européenne. En conséquence, elle souhaiterait, d'une part, connaître les suites que le Gouvernement entend donner aux propositions conjoncturelles formulées par la FNTR et, d'autre part s'il entend aussi renforcer les contrôles pour prévenir les opérations de cabotage illégal de la part des transporteurs européens, pour des raisons économiques mais aussi sanitaires.

Réponse. – La crise sanitaire liée au coronavirus nous place dans une situation totalement inédite. La désorganisation de l'économie qui accompagne la propagation de l'épidémie atteint la plupart des activités parmi lesquelles celle du transport routier de marchandises. À ce titre, l'engagement des entreprises et des salariés du secteur pour assurer la continuité des approvisionnements de la population et de l'économie françaises doit absolument être souligné. Dès le début de la crise, le Gouvernement a engagé un dialogue avec les représentants des organisations professionnelles de transporteurs et un dispositif de suivi a été mis en place afin de mesurer l'évolution de la situation et de prendre les mesures appropriées. Le secteur bénéficie des mesures transversales mises en place par le Gouvernement pour les entreprises en difficulté et de mesures spécifiques. Un plan ambitieux de mesures d'urgence de soutien aux entreprises décline des dispositions de plusieurs natures : report de cotisations sociales et de charges fiscales, voire annulations de charges pour les entreprises les plus fragilisées, élargissement sans précédent du dispositif d'activité partielle avec adaptations spécifiques au secteur des transports routiers, engagement de la Banque publique d'investissement en matière de soutien à la trésorerie et de garantie pour des prêts bancaires, aides directes via notamment le déblocage d'un fonds de solidarité pour aider les petites entreprises les plus touchées par la crise. En outre, des mesures spécifiques, venant s'ajouter aux mesures générales, ont été décidées en destination du secteur du transport routier de marchandises. Ces dispositions visent à améliorer rapidement la trésorerie des entreprises, ce qui est une des premières préoccupations des transporteurs. La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), partiellement remboursée aux opérateurs du transport routier de marchandises chaque semestre, leur sera reversée tous les trimestres. Cette mesure permettra un gain de trésorerie immédiat de près de 300 millions d'euros pour l'ensemble de la filière. L'échéance 2020 de la taxe sur les véhicules routiers (TSVR), qui doit être payée au plus tard le 1^{er} septembre, sera reportée de trois mois. Ce report soulagera la trésorerie des entreprises du secteur de 90 millions d'euros au total. S'agissant du cabotage pratiqué par les entreprises établies dans d'autres États membres, ce sont les pratiques irrégulières qui posent problème. C'est pour cette raison que les autorités françaises ont défendu l'adoption rapide des volets « social » et « accès à la profession et au marché » du Paquet mobilité I pour le transport routier, car ils renforceront l'équilibre de la concurrence au sein du marché communautaire. L'ensemble des textes que forme le Paquet de mesures dit « Paquet mobilité » apporte des réponses ambitieuses dans la lutte contre ces pratiques, notamment en matière de cabotage dont les règles sont renforcées et qui pourront être mieux contrôlées. Une partie de ces dispositions ont vocation à être transposées dès cette année dans le droit national, grâce au projet de loi DDADUE examiné entre le printemps et l'été 2021 par le Parlement. Le Gouvernement demeure très attentif au respect des règles en matière de cabotage. Des instructions ont été données aux services de contrôle, pour que la reprise de l'activité économique ne se fasse pas au détriment des transporteurs établis en France. La lutte contre les fraudes au cabotage illégal fait ainsi partie de leur priorité d'action. La vigilance des donneurs d'ordre doit également être appelée sur le nécessaire respect des règles.

Prise en compte des voies navigables dans le plan de relance

17000. – 2 juillet 2020. – **Mme Françoise Férat** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'effort à apporter pour les voies navigables dans le plan de relance. Le tourisme fluvial représente 6 100 emplois directs en France pour un poids économique de 1,3 milliard d'euros. Il contribue au

développement économique notamment dans le monde rural. La pérennité des canaux de gabarit Freycinet, dits de petit gabarit, doit être confortée et restaurée. Rappelons que le transport fluvial est un mieux disant écologique avec une équivalence « charge transportée » en moyenne pour une péniche Freycinet de quatorze camions. Les usagers de ces voies navigables demandent un budget pour l'entretien et la régénération du réseau navigable (300 millions d'euros), pour sa modernisation (50 millions d'euros) et pour l'investissement en infrastructures nouvelles (150 millions d'euros). Elle lui demande comment le Gouvernement entend prendre en compte les canaux et voies navigables dans le plan de relance. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.**

Réponse. – Au travers du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1^{er} février 2018, le Gouvernement a pris acte d'un réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) donne la priorité à l'entretien et la modernisation de nos réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. S'agissant plus particulièrement du réseau fluvial, le rapport annexé prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) pour atteindre 110M€/an entre 2019 et 2022 et 130M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à VNF (Voies navigables de France) par rapport à 2017 en matière d'investissements, de régénération et de modernisation du réseau, en les portant à 112,5M€ dès 2019. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer l'état du réseau, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de la fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. Le Contrat d'Objectif et de Performance (COP) signé par l'État et VNF le 30 avril 2021, en vertu de la LOM, confirme cet engagement financier important et inédit de 220 M€ en 2020, 300 M€ en 2021 (grâce à l'apport de 175 M€ du plan de relance sur 2021-2022). À l'horizon 2030, 3 Mds€ seront consacrés en investissement aux infrastructures fluviales dont 1,9 Mds€ dédiés à la régénération et à la modernisation du réseau, conformément aux priorités sur l'entretien des réseaux existants qui permettent d'assurer « les transports du quotidien ». Pour les voies caractérisées par un trafic très faible, une ouverture à la navigation en fonction de la saisonnalité des trafics (caractéristique première du trafic de plaisance et de tourisme) est mise en place, ainsi que cela est prévu dans le projet stratégique de VNF. Celui-ci avait été adopté par l'établissement en 2015 après une large concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. De façon équivalente, une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic, les retombées économiques locales ou encore l'existence de projets de territoires autour de la voie d'eau. Comme le prévoit le COP, les évolutions des niveaux de service seront ainsi discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre VNF et certaines collectivités, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique qui engendreront des retombées économiques locales. À ce titre, la réouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple d'une coopération fructueuse entre l'État, VNF et les collectivités territoriales. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour son entretien et son exploitation, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan État-Régions régionaux. Les travaux nécessaires à la réouverture ont ainsi été engagés pour une mise en service prévue en 2021. Dans cette perspective, VNF pourrait ainsi renforcer ces coopérations sur des projets touristiques pour contribuer au dynamisme des territoires, notamment sur les voies navigables mentionnées.

Plan de relance du Gouvernement accordé à Air France

17033. – 2 juillet 2020. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** au sujet du plan de sauvetage d'Air France-KLM. Alors que le déconfinement a été largement mis en œuvre, que le Parlement a adopté la loi de sortie d'état d'urgence sanitaire et que le Gouvernement a autorisé la reprise d'activité dans de très nombreux secteurs, le secteur du tourisme mais également de nombreuses entreprises ayant besoin d'effectuer des déplacements sont inquiets de la montée en puissance seulement très progressive des vols assurés par la compagnie Air France-KLM au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. De plus, à la veille des vacances d'été, le peu de vols planifiés et l'absence de vols depuis l'aéroport d'Orly n'encouragent pas les Français à pouvoir facilement réserver des séjours et se déplacer vers les Alpes-Maritimes pour leurs congés alors qu'ils sont 71 % à vouloir rester sur le territoire national selon un sondage récent. Pour accéder au département des Alpes-Maritimes mais également à certains départements limitrophes, les modes de transport sont restreints puisque seule l'autoroute permettra

d'effectuer le trajet ainsi qu'une ligne ferroviaire qui n'est même pas à grande vitesse sur l'ensemble du parcours. Elle lui demande s'il compte, dans le cadre du plan de soutien accordé à Air France par le Gouvernement, demander à ce que la compagnie renforce son offre vers le département des Alpes-Maritimes au nom de la continuité territoriale et pour la reprise complète de l'activité économique. Elle souhaite également savoir si le Gouvernement entend donner des consignes sur la desserte d'Orly car Air France ne continue à ne desservir que l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle alors que cet aéroport est moins pratique pour rejoindre Paris rapidement lors de déplacements professionnels quotidiens.

Réponse. – La crise sanitaire a profondément affecté le trafic aérien, avec une réduction drastique de l'offre, jusqu'à 98 % au paroxysme de la crise au printemps 2020 et un trafic intérieur réduit des trois-quarts au plus fort de la deuxième vague épidémique. Sur l'ensemble de l'année 2020, le trafic enregistré a ainsi été inférieur de plus de 70 % à celui de 2019. Le trafic pourrait ne pas rattraper le niveau de 2019 avant 2024. L'intensité et la longueur de cette crise menacent l'avenir de tous les acteurs aériens, y compris celui du groupe Air France-KLM. C'est pourquoi, après un premier volet d'aide accordé en avril 2020, le Gouvernement s'est à nouveau porté au soutien d'Air France en avril 2021 pour lui permettre d'assurer sa survie. Il appartient en revanche au Groupe de faire ses propres choix stratégiques pour retrouver au plus vite sa compétitivité. Le Gouvernement reste toutefois particulièrement attentif à ce que la desserte des territoires, et en particulier celui des plus grandes métropoles françaises, soit adaptée aux besoins locaux. Dans ce cadre, la direction d'Air France a maintenu depuis le début de la crise, et même lors des périodes de confinement, une desserte entre Paris et Nice pour assurer les déplacements autorisés. Cette desserte a été opérée majoritairement sur l'aéroport de Paris-Orly lors du premier trimestre 2021. Pour la période estivale, 122 fréquences hebdomadaires devraient être exploitées par Air France entre Nice et Paris, dont près de 80 seront réalisées par la Navette depuis Paris-Orly. Air France maintient ainsi une offre de qualité au départ de l'aéroport de Nice. Ce programme pourra en outre être réajusté en fonction de la demande de transport exprimée par les voyageurs. Cette liaison bénéficie enfin de l'offre concurrente de la compagnie easyJet, qui dessert à la fois Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle.

Inquiétudes des exploitants aéroportuaires

17084. – 2 juillet 2020. – **M. Daniel Gremillet** interroge **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les inquiétudes des exploitants aéroportuaires. L'impact du coronavirus sur le transport aérien n'affecte pas que les grandes compagnies aériennes mais également les compagnies régionales et, de fait, les aéroports régionaux déjà en faiblesses structurelles. Le transport aérien français est aujourd'hui fortement atteint. Les petites compagnies aériennes lesquelles conservent la desserte du territoire plus difficilement rentable et les petits et moyens aéroports, tel celui d'Épinal-Mirecourt, se trouvent confrontés non seulement à des problèmes de trésorerie mais aussi à des coûts fixes incompressibles. Chargés d'assurer la connexion du territoire aux centres économiques avec qui il est en relation, qu'il s'agisse de tourisme ou d'activités industrielles et commerciales, cet aéroport fermé à cause de la crise sanitaire va devoir, au regard du financement des missions régaliennes assurées par les aéroports, faire face à une vraisemblable hausse massive de la taxe d'aéroport liée à un besoin de financement de la sûreté et sécurité aérienne auquel s'ajoute la baisse du trafic passager. Ainsi, fin mai 2020, l'union des aéroports français demandait à l'État le maintien de la prise en charge du chômage partiel et le financement des missions régaliennes, estimant que « les difficultés de trésorerie des aéroports ne permettront plus d'assurer le paiement des sociétés de sûreté ». Récemment, la volonté du gouvernement français d'interdire les vols intérieurs quand une alternative ferroviaire de moins de 2 h 30 est possible provoque des réactions négatives, tandis que l'Europe s'interroge sur la légalité du dispositif. Dans le même temps, on ne peut que s'attendre qu'à une dégradation très forte de la compétitivité des aéroports français soumis à la concurrence de leurs homologues européens. Malgré la phase 3 du déconfinement, la reprise du trafic demeure incertaine. Après deux mois de fermeture, les aéroports régionaux amorcent une très légère reprise. Mais les premières études publiées par des cabinets spécialisés tablent sur un retour au trafic initial dans deux à trois ans. Pourtant, il en va de la survie des aéroports régionaux laquelle demeure évidente pour la sauvegarde de l'économie de proximité et régionale. Aussi, il demande de bien vouloir prendre une position claire sur les moyens qu'il entend mettre en œuvre pour accompagner ces aéroports dans un contexte peu encourageant afin de maintenir un maillage territorial. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.**

Réponse. – La crise sanitaire du Covid-19 a entraîné une chute brutale du trafic aérien, qui a des répercussions économiques, financières et sociales majeures sur tous les acteurs du transport aérien, et en particulier les aéroports régionaux. Conscient de l'impact de la crise sanitaire, le Gouvernement a mis très rapidement en place des mesures

ciblées afin d'apporter son soutien aux aéroports et préserver un maillage équilibré du territoire. Le Gouvernement a ainsi apporté en 2020 une aide de 300 M€ aux exploitants d'aéroports, sous la forme d'avances remboursables afin de couvrir leurs dépenses régaliennes éligibles à un financement par la taxe d'aéroport. En 2021, le secteur aéroportuaire est encore confronté à une situation fortement dégradée en raison des conséquences de la crise sanitaire. C'est pourquoi l'Etat a prévu en loi de finances initiale pour 2021 de verser une nouvelle avance de 250 M€. Les caractéristiques de cette seconde avance, calquées sur la première avance, consistent une nouvelle fois en un différé de remboursement à partir de 2024 et un étalement de l'amortissement sur sept ans jusqu'en 2030. Elle devrait être versée aux exploitants d'aéroports au plus tard à la fin de l'été et couvrir environ 70 % des déficits estimés pour la fin de l'année 2021. Pour les aéroports non éligibles à la taxe d'aéroport, qui tirent exclusivement leurs recettes de la majoration de la taxe d'aéroport (mécanisme de péréquation entre gros et petits aéroports), leurs déficits pour 2021 devraient être couverts à plus de 90 % par la majoration. Concernant les mesures de préservation de l'emploi, le dispositif d'activité partielle vise à limiter le risque de plans de sauvegarde de l'emploi et de perte de compétences. Il prévoit que les entreprises de transport aérien de passagers, ainsi que les services auxiliaires de transport aérien, puissent bénéficier d'un taux dérogatoire majoré de l'allocation d'activité partielle. Le décret n° 2021-674 du 28 mai 2021 prévoit ainsi, pour ces secteurs, un taux d'allocation d'activité partielle, versé à l'employeur, de 60 % de la rémunération brute du salarié pour le mois de juillet 2021 et de 52 % pour le mois d'août 2021. S'agissant des entreprises de ces secteurs subissant une baisse de chiffre d'affaires de 80 par rapport à celui de 2019 ou 2020, elles continuent à bénéficier d'une prise en charge à 100 % de l'indemnité d'activité partielle versée aux salariés, dans la limite de 4,5 SMIC, jusqu'à fin octobre 2021. Un dispositif d'activité partielle de longue durée a également été mis en œuvre pour les employeurs faisant face à une réduction d'activité durable conformément au décret n° 2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable. Son application est fixée dans le cadre d'un accord de branche du 5 mars 2021 relevant de la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien. Il s'agit, à travers ces mesures, de préserver l'emploi, les compétences et les capacités de rebond du secteur en France, qui seront indispensables lors du retour progressif à la situation normale.

Avenir du réseau fluvial français

17278. – 16 juillet 2020. – **M. Jean-Claude Tissot** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur l'avenir du réseau fluvial français et par conséquent du tourisme fluvial. La France dispose du premier réseau navigable d'Europe avec plus de 700 ports et haltes fluviales ainsi que de nombreux ouvrages d'art qui relient les cinq principaux fleuves, à proximité de grands sites naturels ou patrimoniaux. Chaque année, 56 millions de tonnes de marchandises sont transportées sur les 7 000 kilomètres de voies navigables gérées par Voies navigables de France (VNF), ce qui ne représente que 4 % du trafic terrestre. Les voies navigables offrent également un tourisme vert très apprécié des Français et de leurs voisins européens. Avec un poids économique de 1,3 milliards d'euros et 6 100 emplois directs en France, le tourisme fluvial contribue également au développement économique des territoires traversés notamment dans le monde rural. De plus, sur le plan environnemental, le transport fluvial est vertueux avec une équivalence « charge transportée » en moyenne pour une péniche Freycinet de quatorze camions. Malheureusement, depuis de nombreuses années, on assiste au déclin du patrimoine fluvial en raison d'un manque d'investissement pour l'entretien et la modernisation des voies navigables françaises et des effets liés aux sécheresses consécutives. La crise sanitaire, via les difficultés d'approvisionnement, nous mène aujourd'hui à repenser l'équilibre dans l'usage de nos moyens de transport. Il souhaite par conséquent savoir si le Gouvernement entend lancer un plan fluvial ambitieux, liant fret et plaisance, afin de relancer l'économie et le tourisme dans les territoires traversés par des voies navigables.

Réponse. – Au travers du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1^{er} février 2018, le Gouvernement a pris acte d'un réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités donne la priorité à l'entretien et la modernisation de nos réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. S'agissant plus particulièrement du réseau fluvial, le rapport annexé prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) pour atteindre 110M€/an entre 2019 et 2022 et 130M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à Voies navigables de France (VNF) par rapport à 2017 en matière d'investissements, de régénération et de modernisation du réseau, en les portant à 112,5M€ dès 2019. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer l'état du réseau, en tenant compte des impératifs de sécurité

hydraulique et de la fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. Le Contrat d'Objectif et de Performance (COP) signé par l'État et VNF le 30 avril 2021, en vertu de la loi d'orientation des mobilités (LOM), confirme cet engagement financier important et inédit de 220 M€ en 2020, 300 M€ en 2021 (grâce à l'apport de 175 M€ du plan de relance sur 2021-2022). À l'horizon 2030, 3 Mds€ seront consacrés en investissement aux infrastructures fluviales dont 1,9 Mds€ dédiés à la régénération et à la modernisation du réseau, conformément aux priorités sur l'entretien des réseaux existants qui permettent d'assurer « les transports du quotidien ». Pour les voies caractérisées par un trafic très faible, une ouverture à la navigation en fonction de la saisonnalité des trafics (caractéristique première du trafic de plaisance et de tourisme) est mise en place, ainsi que cela est prévu dans le projet stratégique de VNF. Celui-ci avait été adopté par l'établissement en 2015 après une large concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. De façon équivalente, une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic, les retombées économiques locales ou encore l'existence de projets de territoires autour de la voie d'eau. Comme le prévoit le COP, les évolutions des niveaux de service seront ainsi discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre VNF et certaines collectivités, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique qui engendreront des retombées économiques locales. À ce titre, la ré-ouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple d'une coopération fructueuse entre l'État, VNF et les collectivités territoriales. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour son entretien et son exploitation, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan État-Régions régionaux. Les travaux nécessaires à la réouverture ont ainsi été engagés pour une mise en service prévue en 2021. Dans cette perspective, VNF pourrait ainsi renforcer ces coopérations sur des projets touristiques pour contribuer au dynamisme des territoires, notamment sur les voies navigables mentionnées.

Avenir des aéroports régionaux

18240. – 15 octobre 2020. – **M. Bruno Belin** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**. Il indique que les liaisons d'aménagement du territoire (LAT), soumises à un régime d'obligations de service public, jouent un rôle essentiel pour assurer l'accessibilité et la connectivité de nos territoires. En imposant un niveau de service minimum sur des liaisons considérées comme vitales pour le développement économique et social du territoire desservi, elles permettent de garantir les exigences en termes de continuité de service public qu'un transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial. Elles constituent ainsi le principal instrument de soutien au désenclavement par le transport aérien. Le transport aérien est un secteur fortement touché par les conséquences de la pandémie de Covid-19. Le confinement a conduit à l'arrêt de la quasi-totalité des vols commerciaux. Si les perspectives étaient encourageantes avant l'été, le bilan de la saison estivale conduit à revoir encore à la baisse les prévisions de trafic d'ici la fin de l'année 2020. L'association internationale du transport aérien (AITA) estime une baisse générale de l'ordre de 70 %. Pourtant, depuis le 11 mai 2020 le transport aérien fait face à un double enjeu : s'adapter à la reprise progressive de la demande en déplacements d'un côté tout en étant un vecteur d'accompagnement de la reprise de l'autre. Face à une baisse générale de l'offre au départ des grands aéroports régionaux, les liaisons d'aménagement du territoire représentent les derniers recours de mobilité aux populations les moins bien desservies par une offre de transport alternative. Plus que jamais il apparaît impératif de soutenir la pérennité de ces liaisons et des compagnies aériennes qui les exploitent. Des premières mesures de soutien aux entreprises du transport aérien, compagnies aériennes et aéroports, ont été décidées ces dernières semaines. Il ne faut, cependant, pas oublier que les liaisons d'aménagement du territoire évoluent dans un schéma spécifique qui mérite dans le contexte actuel un traitement particulier. Afin de garantir aux collectivités territoriales la continuité du service public sur des liaisons vitales pour les territoires, il souhaite connaître les aides financières ou organisationnelles que le Gouvernement entend mettre en place à court terme.

Réponse. – Depuis 2019, le Gouvernement a engagé une nouvelle politique de soutien au développement raisonné des liaisons d'aménagement du territoire (LAT) en s'appuyant sur les propositions et les recommandations issues des Assises nationales du transport aérien concernant notamment les besoins de financement supplémentaires. Dès la première année, quinze millions d'euros supplémentaires ont ainsi été engagés par l'État pour permettre le maintien de liaisons existantes (Agen-Paris, Castres-Paris, La Rochelle-Poitiers-Lyon et Tarbes-Paris) ou la création de liaisons nouvelles (Limoges-Lyon, Limoges-Paris, Quimper-Paris). En 2020, malgré la situation exceptionnelle, l'État a poursuivi cet effort, en consacrant un budget de plus de 21 M€ aux LAT en métropole et

outré-mer. Dans le cadre de la crise sanitaire, les restrictions de déplacement mises en place à partir du 17 mars 2020 ont provoqué l'arrêt total des vols sur les LAT jusqu'en juin. Sur la majeure partie des liaisons, les vols ont repris depuis l'été avec des programmes très réduits par rapport à ceux imposés par les obligations de service public. Une chute brutale des réservations par rapport à l'année précédente est en effet constatée sur toutes les lignes, en particulier pour les voyageurs d'affaires, clientèle principale des LAT. Le marché reste par ailleurs particulièrement sensible aux mesures de restrictions de déplacement, qui, dès qu'elles sont décidées, entraînent de fortes baisses ou des annulations de réservations. Dans ce contexte de forte baisse de la demande, et donc des recettes commerciales enregistrées, l'adaptation des programmes de vols (réductions des fréquences hebdomadaires, vols avec des avions de plus petite capacité) s'avère la condition nécessaire pour que les déficits non compensés par le financement public restent dans des limites acceptables pour les transporteurs aériens. Ce principe, appliqué depuis l'été en coordination avec les collectivités locales, consiste en pratique à adapter en permanence l'offre à la demande. Il permet de maîtriser l'économie des LAT et d'assurer leur pérennité. L'État a en outre souhaité déroger aux règles habituelles qui régissent le financement des LAT, afin que les collectivités locales n'aient pas à porter une charge supplémentaire liée à la baisse de trafic sur ces lignes. Le décret n° 2020-1388 du 13 novembre 2020 a ainsi permis à l'État de prendre à sa charge 3 M€ que la chute de trafic aurait dû porter à la charge des collectivités locales. Cette dérogation exceptionnelle à une année supplémentaire a été décidée pour 2021. Des mesures spécifiques ont aussi été prises pour la ligne Poitiers-La Rochelle-Lyon, afin de garantir sa pérennité. Enfin, l'État a mis en place des plans d'aides aux entreprises, dont celles du transport aérien, et aux collectivités. Les compagnies françaises disposent ainsi, outre les aides accessibles à toutes les entreprises qu'elles peuvent mobiliser (prêts garantis par l'État, prise en charge de l'activité partielle), d'aides spécifiques qui leur sont dédiées : un moratoire sur certaines taxes et redevances d'aviation civile et l'exonération des charges salariales et patronales pour 2020. Elle peuvent en outre bénéficier du nouveau mécanisme de soutien aux coûts fixes mis en place par le Gouvernement annoncé en mars 2021.

Dérogation à l'interdiction de circuler pour les véhicules de collection

18442. – 29 octobre 2020. – **Mme Pascale Gruny** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** sur l'application des règles d'interdictions de circulation aux véhicules de collection. Les « zones à faible émission mobilité » ont été créées par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités pour limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote issues du trafic routier. Un décret paru le 17 septembre 2020 rend obligatoire la mise en place dans le courant de 2021 de zones à faibles émissions mobilité dans les territoires les plus pollués. Onze collectivités sont à ce jour soumises à cette obligation. Les autres métropoles peuvent décider d'instaurer une ZFE sur leur territoire. Sous l'ancienne réglementation, une dérogation à ces interdictions de circulation avait été instaurée pour les véhicules en certificat d'immatriculation de collection (CIC) auprès des trois anciennes zones de circulation restreinte (ZCR) existantes, dès 2016 à Paris, et en 2019 pour la métropole du Grand Paris et Grenoble. Les véhicules de collection représentent en effet moins de 1 % du parc roulant, roulent quinze fois moins que la moyenne, sont en règle générale très bien entretenus par leurs propriétaires, si bien que leur impact en termes de particules fines et d'oxydes d'azote n'est pas même mesurable. En outre, ces véhicules font partie intégrante du patrimoine industriel national, et n'ont de sens que s'ils roulent. Ils sont les acteurs de milliers de manifestations sur tout le territoire, animant très souvent les centres villes. Tout en partageant évidemment le souhait de nos concitoyens pour la qualité de l'air, elle lui demande si le Gouvernement envisage de prévoir une dérogation pour que ces véhicules de collection soient exonérés des restrictions de circulation nouvelles. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.**

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience - promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double

enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution.

6932

Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris

18527. – 29 octobre 2020. – **Mme Catherine Dumas** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur le projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris annoncé par la mairie de Paris. À Paris, la politique de déplacement est définie par le plan de déplacements de Paris (PDP), adopté par le conseil de Paris en 2007. Parmi les cinq enjeux définis par le PDP figurent l'enjeu économique (assurer la vitalité et le dynamisme économique de la capitale) et l'enjeu régional (renforcer la coopération et la synchronisation des collectivités franciliennes en matière de transports). En déclinaison de cette stratégie, les principaux objectifs de la politique de stationnement poursuivis par la mairie de Paris sont précisément définis : faciliter la circulation des véhicules en améliorant la rotation de ceux qui sont en stationnement, mieux partager la ressource limitée que constitue l'espace public entre les différents usages particuliers professionnels et entre les différents moyens de transport de surface, faciliter les circulations à vocation économique, faciliter le stationnement des riverains. Elle note que chaque jour, on compte plus de 10 millions de déplacements, dont 6,5 millions internes à Paris, 4 millions de déplacements pendulaires Paris-banlieue, et 0,8 million de transit à travers Paris. Elle constate qu'entre 2001 et 2015, plus de 61 000 places de stationnement ont déjà disparu de la voirie de surface à Paris. On comptait 202 800 places sur voirie en 2001, dont 56 000 gratuites, contre 141 757 en 2015 dont 1 257 gratuites. Toutes les places de stationnement des rues de Paris sont désormais payantes, et la ville est divisée en deux zones. La chambre régionale des comptes d'Île-de-France a publié un rapport en 2016 sur l'examen de la gestion du stationnement urbain de la ville de Paris pour les exercices 2010 et suivants. Le diagnostic de la Cour des comptes met en lumière l'urgence d'améliorer la mobilité des Parisiens et des Franciliens. Au total, 1,3 million de déplacements quotidiens se font en véhicule individuel. La Cour évoque aussi des questions à prendre en compte comme anticiper la diversité des besoins et des comportements des usagers (handicapés, familles...). Elle apprend aujourd'hui que la moitié des 140 000 places de stationnement en surface à Paris devrait être supprimée d'ici 2026. Elle s'interroge sur la priorité d'un tel projet en pleine crise économique et

sanitaire. Les places de stationnement rapportent 170 millions d'euros à la ville de Paris chaque année. La suppression de places de stationnement ne semble pas très opportune au regard de la crise économique que Paris subit déjà de plein fouet à cause du Covid-19. Le président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris a exprimé l'inquiétude des professionnels du commerce de la capitale. Après l'augmentation de pistes cyclables, la fermeture des bords de Seine et la mise au ban des voitures les plus anciennes, la mairie de Paris souhaite passer à une étape supérieure en supprimant la moitié des places de stationnement. Or, la politique de déplacement vise à répondre aux besoins de mobilité de tous. Il s'agit d'un enjeu social et sociétal : permettre à chacun de se déplacer librement quels que soient ses revenus, ses handicaps, sa situation sociale ou familiale. Il s'agit d'un enjeu économique : encourager la vitalité économique (incluant le commerce et le tourisme) de Paris et de l'agglomération, le dynamisme de la zone étant considéré comme étroitement lié à la pertinence et à la qualité de l'offre de transport proposée aux travailleurs, mais aussi à l'efficacité des déplacements à vocation économique. Elle lui demande donc une évaluation précise de l'incidence pour les transports d'un tel projet, dans un contexte de demande croissante de mobilité au sein de l'agglomération la plus dense d'Europe.

Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris

20975. – 18 février 2021. – **Mme Catherine Dumas** rappelle à **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** les termes de sa question n° 18527 posée le 29/10/2020 sous le titre : "Projet de suppression de la moitié des places de stationnement à Paris", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – L'organisation du stationnement relève d'une politique décentralisée dévolue aux collectivités compétentes. La Ville de Paris est donc responsable de sa stratégie en matière de stationnement, qu'elle établit en tenant compte notamment des enjeux de mobilité, de développement économique mais aussi de cadre de vie ou de limitation des émissions de polluants. S'agissant du développement économique, la régulation du stationnement peut avoir un impact positif sur les commerces, contrairement aux craintes fréquemment exprimées. Une étude récente du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (« Fiche n° 37 Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ? ») montre que dans les grandes agglomérations, seulement 24 % des clients utilisent leur voiture pour se rendre dans les commerces des communes centres. Des exemples comme la piétonisation de la place des Héros à Arras ou celle de la Grand-Place de Lille montrent que la suppression du stationnement et la piétonisation des espaces publics vont de pair avec une fréquentation accrue des rues commerçantes. La diminution du nombre de places de stationnement ne semble donc pas représenter un frein à l'activité économique d'une ville, dès lors que l'usage des places disponibles est optimisé, qu'il existe d'autres modes de transport et que les riverains comme les visiteurs sont incités à se reporter sur ces autres modes. Par ailleurs, dans le cas de Paris, cet objectif apparaît globalement partagé par l'autorité organisatrice des transports (Île-de-France Mobilités), dont le plan de déplacements urbains vise également à limiter l'usage de la voiture particulière via le stationnement, tout en améliorant les conditions de livraison des acteurs économiques, et sans omettre les enjeux d'accessibilité. Enfin, la tendance est à la diminution du taux de motorisation des ménages dans les grands centres urbains, bien équipés en solutions alternatives de déplacement. La politique de stationnement doit en tenir compte en modérant l'offre de stationnement public en conséquence, afin d'éviter que les places libérées par les résidents n'attirent davantage de voitures de la périphérie vers le centre-ville, accroissant ainsi la congestion et la pollution.

Avenir du train Perpignan-Rungis

18774. – 12 novembre 2020. – **M. Pascal Savoldelli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur l'avenir du train Perpignan-Rungis. Dès le mois de juin 2019, à l'occasion d'une question orale auprès du ministre de la transition écologique et solidaire, il avait alerté sur le risque que constituait la fermeture de cette ligne de fret ferroviaire SNCF, qui allait remettre sur la route plus de 25 000 camions : une mesure loin d'être écologique en somme, une mesure qui fragilisait la localisation des productions locales légumières et fruitières, une mesure inefficace économiquement, une mesure qui laissait partir en pure perte le terminal de Rungis, investissement de 19 millions d'euros. Pour autant, le Gouvernement a maintenu la fermeture de la ligne, en juillet 2019. Or, le lundi 27 juillet 2020, à l'occasion d'une visite à la plateforme 1 à Bonneuil-sur-Marne, le Premier ministre a reconnu l'importance de la ligne Perpignan-Rungis, dont le rôle est crucial pour l'approvisionnement alimentaire de l'Île-de-France. Il avait alors pris l'engagement de relancer une approche offensive sur le bienfondé du fret et de relancer cette ligne ferroviaire. Après avoir participé au comité de pilotage ferroviaire qui s'est tenu le 12 octobre 2020 sous l'égide du préfet du

Val-de-Marne, et dans la continuité de son engagement pour promouvoir la réouverture de la ligne, il a échangé sur les nombreux avantages de cette décision, avec les acteurs impliqués, notamment pour le marché de Perpignan et le marché d'intérêt national de Rungis : optimisation de la circulation et de la gestion des arrivages, temps de parcours plus performants, amélioration des flux logistiques à des prix plus compétitifs, entre autres. Il était de fait irresponsable d'avoir fermé cette ligne, mais il est toutefois louable que le Gouvernement reconnaisse son erreur et envisage de changer de cap sur cet enjeu. Par conséquent, il lui demande de confirmer la volonté du Gouvernement de remettre en fonction la liaison historique Perpignan-Rungis, reliant le marché de Perpignan au marché d'intérêt national de Rungis et d'en préciser les modalités de sa remise en route ainsi que le calendrier prévu.

Réponse. – Conformément à l'engagement pris par le Premier ministre en juillet 2020, un service de fret ferroviaire entre le marché d'intérêt national de Perpignan Saint-Charles et celui de Rungis a réouvert le 22 octobre 2021. Le train, exploité par Fret SNCF de manière saisonnière (entre novembre et mi-juillet), circulera désormais 5 jours par semaine avec une capacité d'emport de 12 wagons. Cette reprise marque l'aboutissement d'un travail intense mené par l'État avec l'ensemble des acteurs concernés par l'avenir de cette liaison ferroviaire : opérateurs ferroviaires, clients, SNCF Réseau, plateformes de Rungis et de Perpignan et collectivités locales. Elle illustre également la réussite des mesures ambitieuses de soutien au fret ferroviaire mises en place par l'État dès juillet 2020. En faisant baisser le coût des péages fret et en prévoyant des aides au démarrage de nouveaux services, l'État ouvre de nouvelles perspectives permettant la relance de la ligne Perpignan-Rungis, dont le modèle économique déséquilibré avait conduit à la fermeture. Au total, l'État soutiendra les opérateurs de fret ferroviaire à hauteur de plus de 300 millions d'euros en 2022, sans compter les investissements dans les infrastructures. Suite à la mise en place de ces mesures, l'État a ainsi pu lancer en décembre 2020 un appel à manifestation d'intérêt pour la reprise de l'exploitation d'un service Perpignan-Rungis permettant des acheminements de produits frais/primeurs sous température dirigée. Le dossier remis par le groupe SNCF a été jugé le plus pertinent techniquement et commercialement et a été retenu par l'État pour faire l'objet d'un soutien public. Outre le train historique entre Perpignan et Rungis, le projet du groupe SNCF comprend aussi la mise en place d'une liaison nouvelle de transport combiné de transport combiné sur l'axe Le Boulou-Gennevilliers, exploitée par sa filiale VIIA. Ce service, qui démarrera ultérieurement, apparaît en effet fortement complémentaire au train conventionnel et permettra donc d'accroître l'intérêt des chargeurs pour l'offre proposée.

Remboursement des clients des compagnies aériennes

19223. – 26 novembre 2020. – **M. Damien Regnard** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** au sujet du remboursement des clients des compagnies aériennes. Depuis le début de la crise sanitaire, ce sont plusieurs millions de vols commerciaux qui ont été annulés dans le monde. Pendant les quatre premiers mois de cette crise, les compagnies aériennes ont refusé de procéder au remboursement des billets des voyageurs qui avaient pourtant payé ces prestations. Dès le mois de mai, une association de consommateurs annonçait son intention de procéder à l'assignation de vingt compagnies aériennes pour le non-respect de la réglementation européenne sur le remboursement des billets d'avion. Quelques jours plus tard, lors de sa présentation le 13 mai 2020 d'un ensemble d'orientations et de recommandations visant à aider les États membres « à lever progressivement les restrictions en matière de voyages et à permettre aux entreprises du secteur touristique de rouvrir, après des mois de confinement, tout en respectant les précautions sanitaires nécessaires », la Commission européenne rappelait son souci de défense des consommateurs. Il apparaît que certaines compagnies refusent aujourd'hui encore de procéder au remboursement de leurs clients français sous sept jours et les délais ne cessent de s'allonger. Il souhaite donc connaître les mesures et dispositions que souhaite prendre le Gouvernement afin de faire respecter le règlement européen numéro 261/2004 qui protège les clients des compagnies aériennes et les obliger, comme ont pu le faire les autorités allemandes, à honorer leurs obligations.

Remboursement des clients des compagnies aériennes

21807. – 25 mars 2021. – **M. Damien Regnard** rappelle à **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** les termes de sa question n° 19223 posée le 26/11/2020 sous le titre : "Remboursement des clients des compagnies aériennes", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – En matière d'annulation de vol, la responsabilité du transporteur aérien est fixée par le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 du Parlement européen et du Conseil établissant les règles communes d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation et de retard important

du vol. Ce règlement s'applique à tous les vols au départ des États-membres de l'Union européenne (UE), ainsi qu'aux vols au départ d'un État tiers à l'UE et à destination d'un État-membre, lorsqu'ils sont exploités par une compagnie européenne et qu'il n'existe pas de cadre juridique équivalent dans cet État tiers. Le transporteur aérien qui annule un vol doit donner au passager la possibilité de choisir entre, d'une part, un réacheminement vers sa destination finale, dans des conditions de transport comparables dans les meilleurs délais, ou à une date ultérieure à sa convenance, en fonction des places disponibles et, d'autre part, le remboursement du billet dans les sept jours, au prix auquel il a été acheté, si le passager renonce à entreprendre son voyage. Le remboursement, si c'est la solution retenue, est payé en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services. Du fait des annulations massives et soudaines générées par la crise sanitaire du Covid-19 d'une ampleur inédite, le respect des modalités et du délai de remboursement des vols annulés a rapidement posé un problème majeur aux compagnies aériennes, autant en ce qui concerne la disponibilité suffisante de trésorerie que la capacité opérationnelle pour traiter les demandes massives et simultanées de remboursement dans le délai prévu. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) n'a pas le pouvoir de contraindre une compagnie à rembourser un billet. Toutefois, en sa qualité d'organisme national chargé de veiller à l'application de ce règlement, elle a écrit aux organisations professionnelles représentant les compagnies aériennes françaises et étrangères desservant le territoire français afin de clarifier les pratiques constatées. Ces lettres ont été relayées à leurs adhérentes. Il a été rappelé à cette occasion que le règlement (CE) n° 261/2004 devait être appliqué pour les vols annulés en raison de la crise de la Covid-19. Il a été précisé que les compagnies aériennes ne pouvaient pas imposer au passager une solution contraire à ce texte en matière de droit au remboursement. Les réponses des compagnies aériennes montrent que la plupart offrent le droit au remboursement du billet, soit depuis le début de la pandémie, soit après avoir modifié leur offre initiale limitée au choix entre la modification gratuite du billet et un avoir. En complément de cette action à destination de l'ensemble des transporteurs, et dans le cadre fixé par l'article 16 du règlement (CE) n° 261/2004 et par l'article R. 330-21 du code de l'aviation civile, la DGAC enquête actuellement auprès de plusieurs dizaines de transporteurs aériens, français et étrangers, sur de possibles manquements aux dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, en procédant au recueil et à la vérification d'informations tirées notamment des signalements de passagers. En cas de manquement avéré, et en l'absence d'action correctrice du transporteur, le dossier concerné peut aboutir à une décision de sanction administrative par le ministre chargé de l'aviation civile après consultation de la commission administrative de l'aviation civile. Par ailleurs, plusieurs actions d'information du public ont été engagées, par le biais du compte twitter et de la fiche d'information sur les droits des passagers aériens du site internet du ministère de la transition écologique ainsi qu'à destination de chaque passager signalant sa situation à la DGAC.

Rétablissement du ramassage scolaire par vélo-bus à assistance électrique dans la communauté d'agglomération Seine-Eure

19317. – 3 décembre 2020. – **M. Jacques Fernique** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la possibilité de rétablir au plus vite le ramassage scolaire par vélo-bus à assistance électrique dans la communauté d'agglomération Seine-Eure. Service innovant et alternative aux véhicules polluants, cette expérimentation est déployée depuis quatre ans, en collaboration avec la société « S'cool bus », qui est propriétaire des véhicules, employeur des conducteurs, et prestataire pour la collectivité. Il s'agit d'un immense succès auprès de la population locale, et au-delà, puisque l'entreprise est sollicitée pour déployer sa solution chez nos voisins. Ces véhicules sont particulièrement sécurisés et fiables, et le territoire n'a rencontré aucune difficulté durant les années de déploiement et d'exploitation. Malheureusement, la société S'Cool Bus est actuellement confrontée à une difficulté réglementaire liée à l'usage du véhicule. Du fait de l'augmentation récente de la puissance de son assistance électrique, la société vient de se voir refuser son homologation cycliste. En effet, suite à une modification du matériel pour plus de performance et pour accueillir davantage de voyageurs (huit enfants en plus du conducteur), les moteurs électriques des véhicules sont passés au-delà de 250 W, à 1000 W de puissance électrique. Or, la réglementation actuelle prévoit qu'un véhicule est hors du champ de la réglementation cycliste dès lors qu'il dépasse 250 W. Une telle situation est une aberration puisqu'à ce jour, ce véhicule très novateur n'entre plus dans aucun cadre réglementaire existant, alors qu'il s'agit bien d'un cycle à pédalage assisté. Cette situation est par ailleurs urgente puisque faute d'homologation, il n'a pas été possible de poursuivre le service à cette rentrée scolaire 2020. Il va sans dire que cela handicape tout un territoire. Des contacts ont eu lieu entre la collectivité, le prestataire et le ministère de la transition écologique, sans déboucher pour l'instant sur une solution. Pourtant, le maintien d'un tel mode de transport collectif constitue un enjeu sur les plans économique, social et écologique. En effet, douze emplois dépendent directement de ce service, qui concerne quatre cent cinquante enfants inscrits, quinze véhicules et six communes de l'agglomération. Par

ailleurs, ce report modal qui promeut l'usage d'un transport collectif, et doux, est pleinement adapté à la taille du territoire et aux besoins de sa population. Il semble donc impensable, qu'un projet vertueux sur tous les plans, puisse être anéanti du fait d'une lacune réglementaire. Il le sollicite donc pour l'octroi d'une dérogation à la société S'Cool Bus, afin de permettre la circulation des véhicules le plus tôt possible, et le temps nécessaire à l'évolution de la réglementation actuelle.

Réponse. – Le projet "School Bus" a été présenté lors de l'édition 2018 de l'appel à manifestation « France Mobilités - Territoires de nouvelles mobilités durables ». Il a été soutenu par le ministère de la transition écologique, dans une version conforme à la réglementation avec une limitation des engins à 250W. Cette contrainte n'est pas une spécificité française, elle découle de la nomenclature européenne des véhicules soumis à homologation. La mission innovation numérique et territoire de la direction général des infrastructures des transports et de la mer a lancé un groupe de travail interministériel "véhicules légers" destiné à proposer un nouveau cadre pour ces véhicules innovants dont certains semblent particulièrement prometteurs pour la décarbonation des mobilités. La problématique a été également été remontée au niveau européen et une étude a été lancée par la Commission européenne sur le périmètre de l'homologation des nouveaux engins de déplacements.

Maintien des lignes aériennes intérieures

19433. – 10 décembre 2020. – **M. Jean-Pierre Corbisez** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, concernant les enjeux liés au maintien d'un réseau dense de lignes aériennes intérieures. Dans un rapport paru le 3 octobre 2019, le Sénat qualifiait déjà le transport aérien de vital pour la survie des territoires. Tel était aussi l'esprit de l'article 4 de la proposition de loi relative au désenclavement des territoires (déposée au Sénat le 21 décembre 2018) mettant l'accent sur le nécessaire maintien de lignes aériennes internes effectives et régulières. Pouvoir circuler rapidement de point à point, quel que soit son lieu de résidence, est essentiel pour la préservation des liens familiaux mais surtout crucial pour le maintien de l'emploi en région en permettant des déplacements rapides. Or, avec la récente suppression des lignes aériennes intérieures, de très nombreuses régions se voient dépourvues de transport aérien régulier. Pour de nombreuses entreprises, déjà domiciliées ou souhaitant s'installer, cet enclavement est rédhibitoire pour le maintien des centres de décision et des emplois en région. Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises participent activement au désenclavement des territoires en permettant aux petites et moyennes entreprises (PME) de louer un avion et un service de pilotage, à un coût raisonnable (à partir de 300 € de l'heure de vol), via des plateformes digitales leur permettant d'entrer directement en relation avec des pilotes professionnels, des propriétaires d'avions ou des compagnies aériennes. À titre d'illustration, peut être cité le cas de la plateforme OpenFly auprès de laquelle plus de 4 000 entreprises sont inscrites et organisent leurs déplacements en sollicitant les 550 pilotes professionnels et 250 avions (dont 30 % en compagnie aérienne) disponibles à la location. La disparition des lignes aériennes régionales menace donc directement nombre d'emplois et d'activités économiques tout en hypothéquant les potentiels de développement (économique, touristique, démographique...) d'un certain nombre de nos régions. Il souhaite donc savoir quelles mesures le Gouvernement entend mettre en place pour assurer le maintien de ces lignes aériennes comme il l'y invitait dans son rapport consacré à la proposition de loi visant à faciliter le désenclavement des territoires.

Réponse. – Dans le contexte sanitaire actuel, qui impacte fortement notre économie, le Gouvernement apporte son soutien aux entreprises de transport, notamment aérien, en vue d'assurer la connectivité de tous nos territoires. Durant cette crise, le transport aérien intérieur a été moins impacté que le transport international. Face au défi climatique qui ne cesse de grandir, il convient toutefois de faire des choix de desserte raisonnés, qui s'inscrivent dans une réduction de l'empreinte environnementale de la France. Cela implique notamment de favoriser les modes émettant moins de gaz à effet de serre, lorsque les conditions de service sont comparables : là où notre réseau ferroviaire est performant, il est ainsi pertinent de fermer les lignes aériennes. C'est le sens de la mesure d'interdiction des vols domestiques connaissant une alternative ferroviaire en moins de 2h30, issue des travaux de la Convention citoyenne pour le Climat et inscrite dans la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. À l'inverse, le Gouvernement n'a pas souhaité aller au-delà de cette durée de 2h30, afin de permettre le maintien d'un certain nombre de lignes nécessaires à nos territoires, pour lesquelles le train n'offre pas le même service. C'est notamment le cas des liaisons d'aménagement du territoire, pour lesquelles le Gouvernement s'est engagé depuis 2019 à maintenir une vraie politique de soutien financier. Près de 11 millions d'euros devraient ainsi être consacrés par l'État à ces liaisons hexagonales en 2021. Les

plateformes digitales proposant un service de mise en relation entre propriétaires d'aéronefs, pilotes et clients-passagers sont par ailleurs, comme vous l'indiquez, en plein développement. Cette activité, facilitée par l'essor des outils numériques, s'inscrit toutefois en marge de la réglementation relative au transport aérien commercial, et il convient de rester vigilant quant aux enjeux de sécurité associés à ces modèles. Les pilotes professionnels dont il s'agit ne sont, par exemple, pas toujours autorisés à effectuer des vols de transport public. Pour certaines de ces plateformes, il s'agit en effet bien d'une offre de transport aérien à titre onéreux qui est proposée. Or l'exercice d'une activité de transport aérien public est soumis, à de rares exceptions près, à la détention d'une licence de transporteur aérien et d'un certificat de transporteur aérien, qui garantissent aux passagers le niveau de sécurité élevé qu'ils sont en droit d'attendre. L'État a ainsi décidé de renforcer ses contrôles pour empêcher tout exercice illicite de transport public par des entreprises qui en détourneraient les règles, tout en accompagnant celles qui le souhaitent vers un modèle qui offre toutes les garanties nécessaires à leurs clients.

Aéronautique

19497. – 10 décembre 2020. – **M. Laurent Somon** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur l'avenir de la filière aéronautique dans le département de la Somme. La filière subit durablement les conséquences de la crise de la Covid-19, des frontières fermées, des aéroports vides, des compagnies aériennes à l'arrêt, commandes annulées, reports de livraisons mettant en péril l'emploi et les compétences d'un fleuron de l'industrie française. Au total 160 entreprises composent le secteur de l'aéronautique des Hauts-de-France autour de deux zones industrielles Albert-Méaulte et Méru-Compiègne, et 34 sous-traitants d'envergure européenne. Le secteur de l'aéronautique emploie 10 200 salariés directs et indirects dans les Hauts-de-France. Les plans de sauvegarde de l'emploi se sont multipliés chez les sous-traitants, notamment pour la société AAA d'Albert spécialisée dans la production, la réparation et la maintenance d'aérostructure qui prévoit 139 suppressions d'emplois sur les 150 emplois du site, avec des personnes licenciées qui toucheront à peine plus que le minimum légal alors que certains salariés travaillent depuis plus de trente ans dans l'aéronautique. Dans le bassin d'Albert, 500 emplois pourraient disparaître dans les prochains mois. Stelia Aerospace, le géant de l'aéronautique pourrait supprimer 290 postes sur le site de Méaulte, puisque l'entreprise assemblait soixante pointes d'avions A320 mensuel, elle n'en produit plus que quarante, elle produisait 10 pointes d'A350 elle n'en fait plus que 6 et elle produisait 5 pointes d'A330, elle n'en produit plus que 2. Les dirigeants de Somepic, Laroche, Figeac, Bertrancourt ou Suma sont inquiets pour leur entreprise qui gère la crise sanitaire devenue économique. Concernant l'avenir des formations de l'aéronautique, c'est un pan entier du savoir-faire français qui est en péril. Reconnus dans toute la France, les bacs professionnels, les BTS, les écoles d'ingénieurs, les universités des Hauts-de-France sont des viviers de recrutement pour le secteur de l'industrie de l'aéronautique, auxquels s'ajoutent les organismes de formation dédiés à l'aéronautique comme Elisa Aerospace, l'Institut aéronautique Amaury de la Grange et Phoenix Concordia. Quel est l'avenir de ces jeunes qualifiés à fort potentiel ? Le constat est qu'en six mois de crise sanitaire, l'aéronautique industrie championne des créations d'emplois, en dix ans de prospérité, est anéantie. Il lui demande de bien vouloir lister les mesures concrètes que le Gouvernement met en place pour sauver le secteur à tenir jusqu'à la reprise de l'activité, peut-être en 2023, pour préserver les emplois, les compétences et continuer à investir dans l'innovation verte pour rester en phase avec les impérieuses nécessités environnementales. Il lui demande de garantir que les mesures prises par le Gouvernement permettront de ne pas délocaliser notre production vers des pays à bas coûts.

Réponse. – Des dispositifs de maintien de l'emploi ont été mis en œuvre afin de soutenir le secteur de l'aérien, très affecté par la crise sanitaire. Le transport aérien et les services auxiliaires de transport aérien font ainsi partie des secteurs protégés dont les salariés et les employeurs bénéficient d'un taux majoré respectivement de l'indemnité et de l'allocation d'activité partielle. Le secteur de l'aéronautique est également concerné par l'activité partielle de longue durée instituée par la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020 relative à diverses dispositions liées à la crise sanitaire, à d'autres mesures urgentes ainsi qu'au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne. Ce dispositif permet tant aux salariés qu'aux employeurs d'avoir des taux plus favorables de prise en charge par l'État que dans le cadre du dispositif d'activité partielle de droit commun. Il s'agit, à travers ces mesures, de préserver l'emploi, les compétences et les capacités de rebond du secteur en France, qui seront indispensables lors du retour progressif à la situation normale. Comme annoncé dans le plan de soutien à l'aéronautique de juin 2020, qui représente plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements, de prêts et de garanties, le soutien du secteur aéronautique passe aussi par la mise en place de prêts garantis par l'État pour répondre aux besoins urgents de trésorerie des entreprises en difficulté, de garanties export qui permettront d'éviter les annulations et reports de commandes d'avions, et par la mobilisation de la commande publique (militaire, sécurité civile et gendarmerie avec des

commandes anticipées d'avions, d'hélicoptères et de drones militaires). Le plan de soutien prévoit par ailleurs un investissement dans les PME et ETI (petites et moyennes entreprises et entreprises de taille intermédiaire) pour accompagner leur transformation industrielle, digitale et environnementale, ainsi que la consolidation de la filière. Un fonds d'investissement doté de plus de 630 M€, dans lequel Airbus, Dassault Aviation, Safran et Thales ont investi aux côtés de l'État, a ainsi été lancé en juillet dernier. Il intervient en fonds propres pour favoriser le développement et les consolidations des entreprises de la filière, principalement les PME et ETI. En outre, 300 M€ de subventions sur trois ans sont destinés à accompagner la diversification, la modernisation et la transformation environnementale des PME et ETI de notre filière aéronautique. Ce dispositif a d'ores et déjà permis de soutenir 136 projets représentant plus de 252 M€ d'investissements productifs dont 118 M€ pris en charge par l'État. Afin d'accompagner les demandeurs d'emploi du secteur aérien et les projets de reconversion professionnelle, les services de la direction générale de l'aviation civile étudient de concert avec Pôle emploi les demandes de formation afin qu'elles puissent déboucher sur une réelle perspective professionnelle dans l'intérêt des personnes concernées. S'agissant de l'innovation verte, le plan national de relance aéronautique contient un volet d'investissement massif dans la recherche et développement (R&D) et l'innovation pour faire émerger à l'horizon 2030 une nouvelle génération d'avions fortement décarbonés, en rupture technologique par rapport à la génération actuelle d'appareils. L'objectif de ce plan de soutien à la R&D, doté de 1,5 Md€ d'aides publiques sur la période 2020-2022 est à la fois de sauvegarder l'emploi de R&D et les compétences de la filière et de faire de la France l'un des pays les plus avancés dans les technologies de « l'avion vert », en accélérant fortement les efforts de recherche sur la sobriété énergétique (allègement des structures, moteurs ultra sobres, voilure à fort allongement, etc.), l'électrification des appareils (génération, transport et distribution de très fortes puissances) et l'usage de l'hydrogène comme combustible alternatif « zéro émission » pour le stockage et la production d'énergie embarquée. Sur l'année 2020, 62 projets ont été engagés pour un montant total de soutien de 376 M€. La majorité de ces projets contribue directement à l'efficacité énergétique et la réduction de l'empreinte environnementale des aéronefs. Les autres projets y contribuent indirectement, via l'accélération des cycles de conception et de développement des aéronefs qui permettra une insertion plus rapide des technologies vertes dans les flottes en service. Ce soutien massif de l'État s'accompagne d'engagements de la part des entreprises de la filière et notamment des grands donneurs d'ordres sur les relations avec leurs sous-traitants. Une nouvelle charte d'engagements pour une relation de confiance entre clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française a ainsi été signée en juin dernier par les grands donneurs d'ordres de la filière (Airbus, Safran, Thales, Dassault Aviation) et les représentants des équipementiers et des PME au sein du groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS). Cette charte prévoit notamment le renforcement de la prise en compte de l'offre « France », dans le respect du droit de la concurrence, en tenant compte dans la sélection des fournisseurs de critères tels que le coût global (incluant entre autres les coûts de logistique et une prise en compte des aléas potentiels) et la responsabilité sociétale et environnementale. Un suivi régulier du respect de la charte a été mis en place avec le Médiateur des entreprises et le GIFAS. L'ensemble de ces dispositifs contribueront à la sauvegarde de la filière aéronautique dans le département de la Somme, de ses emplois et de ses compétences.

6938

Liaison Poligny-Vallorbe

19922. – 14 janvier 2021. – **Mme Marie-Christine Chauvin** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la liaison routière Dijon-Lausanne via Poligny-Vallorbe visant à créer un lien complémentaire avec la Suisse. Actuellement, Poligny, commune jurassienne, est au croisement de deux routes nationales : la N83 qui relie la sortie est de l'A391 à Besançon et la N5 de son croisement avec la N83 jusqu'à la frontière suisse. Ces deux voies nationales supportent un fort trafic en constante progression. 13 287 véhicules par jour sur la RN 83 de l'A191 à Poligny dont 8 100 se retrouvent dans Poligny, plus de 5 500 véhicules par jour empruntent la RN 5 dans sa traversée de Poligny en direction de Champagnole et 3 700 dans le sens inverse. Les nuisances en tous genres et les problèmes de sécurité sont considérables. Aujourd'hui, la liaison routière France-Suisse a seulement deux dessertes : l'une au nord par Bâle et l'autre au sud par l'A40. Dès 1999, l'État a envisagé une liaison express Dijon-Lausanne passant par Poligny et Vallorbe. Des études avaient été engagées. Cet itinéraire a été évoqué dans le réseau routier d'intérêt régional (RRIR), puis inscrit au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Bourgogne Franche-Comté. La départementalisation des routes nationales n'a pas changé les diverses solutions du projet puisque ces axes relèvent toujours d'une compétence nationale. Afin d'avoir une desserte routière digne de ce nom dans le Jura elle lui demande d'inscrire enfin ce projet au prochain contrat de plan État-région 2021-2027.

Réponse. – L'État tient à réaffirmer son engagement fort pour améliorer les conditions de sécurité et de circulation sur les routes nationales (RN) 5 et 83 dans le Jura. Des travaux de sécurisation ont notamment été réalisés entre Morez et Les Rousses de 2014 à 2017. Afin de poursuivre ces efforts, un programme d'amélioration des itinéraires que constituent les RN 5 et 83 a été approuvé. Il porte sur un ensemble d'aménagements concernant les ouvrages d'art, les chaussées et les équipements de ces deux routes nationales et constitue un programme d'investissement de près de 20,6 M€, intégralement financé par l'État, dont la réalisation s'échelonne entre 2018 et 2022 afin de minimiser la gêne pour les usagers. Ces travaux permettent en particulier d'améliorer significativement la sécurité des usagers de ces routes face aux risques de chutes de blocs rocheux (sécurisation de falaises) ou de glissements de terrain (création ou renforcement de murs de soutènement). S'agissant du projet de liaison routière Dijon-Lausanne via Poligny-Vallorbe, un tel projet présenterait un coût très élevé et des impacts environnementaux significatifs compte tenu de l'environnement montagneux dans lequel il s'insérerait. Ce projet apparaît ainsi disproportionné par rapport aux trafics qu'il est susceptible de capter. En effet, les trafics observés sur la RN5 sont de l'ordre de 5 500 véhicules par jour le long de l'itinéraire, à l'exception de la section proche de la frontière avec la Suisse où le trafic est de l'ordre de 8 500 véhicules par jour, niveau restant toutefois modéré. Plus généralement, l'essentiel des déplacements le long de l'axe correspond à du trafic local alors que le trafic de transit vers Lausanne et Genève emprunte l'autoroute A40. Ainsi, si ce projet de liaison routière via Poligny-Vallorbe n'a pas été identifié comme une priorité dans le cadre de l'élaboration de prochaine contractualisation avec la région Bourgogne-Franche-Comté, l'État reste soucieux du niveau de service offert aux usagers du réseau routier national et des nuisances subies par ses riverains ; il est donc naturellement prêt à poursuivre l'amélioration des itinéraires existants, notamment du point de vue de la sécurité routière, des nuisances subies par les riverains ou de l'insertion environnementale des infrastructures.

Circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions

19965. – 14 janvier 2021. – **M. François Bonhomme** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur les conséquences de l'application du décret du 16 septembre 2020 instaurant des zones à faibles émissions mobilité (ZFE) visant à limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote générées par le trafic routier. Les véhicules concernés sont les véhicules thermiques datant de plus de 10 ans utilisés pour un usage pratique et régulier, mais pas seulement. Les propriétaires de véhicules de collection se considèrent comme des victimes collatérales de l'interdiction de circuler dans les ZFE, l'ensemble de cette catégorie de roulants effectuant moins de 1 % des kilomètres parcourus par le parc automobile français. Objets de passion, ils sont scrupuleusement entretenus et, par conséquent, moins émissifs que certains véhicules du quotidien au suivi plus aléatoire. Pininfarina, Bertone, Touring, Bugatti, Panhard, Levassor, Renault, Citroën, autant de grands noms de l'automobile de collection qui font partie d'un patrimoine à préserver pour le plus grand bonheur des collectionneurs, des amateurs, et les intérêts d'une partie de notre économie nationale. La passion de l'automobile de collection concerne toutes les générations et catégories sociales sans distinction. Pour une bonne intégration dans la société, leurs représentants appellent de leurs vœux une différenciation entre véhicule de collection et véhicule à usage courant dans l'application des nouvelles règles de circulation. La création d'une instance à l'image du Mobilier national permettrait de préserver la notion d'automobile collectionnée se rapprochant de la notion d'œuvre et de culture, en opposition au véhicule courant, moyen de transport, simple bien de consommation. Il lui demande quelles mesures il envisagerait de mettre en place pour protéger les véhicules de collection, leur permettant de circuler librement et d'assurer la promotion de la culture et de l'histoire de l'automobile en France.

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Par ailleurs, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aujourd'hui en vigueur disposent toutes de dérogations locales pour la circulation des véhicules de collection. Aucun véhicule de collection n'est ainsi empêché de rouler dans ces zones à faibles émissions. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019 et renforcées par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - dit Loi Climat et Résilience - promulguée en 2021, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un double enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. La création d'une ZFE-m produit également des

effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S (Carte mobilité inclusion mention stationnement) et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule ZFE-m restreignant la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience permet de simplifier les dérogations locales en transférant la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), ce qui permet ainsi de passer de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation à un seul par Métropole. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. Des échanges sont donc en cours avec la fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de profiter de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier des pistes d'évolution.

Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff

20195. – 21 janvier 2021. – **M. Philippe Paul** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur le devenir de la ligne ferroviaire Morlaix-Roscoff. Dans sa réponse à la question écrite numéro 09426 sur ce même sujet, publiée au *Journal officiel* du 19 septembre 2019, il indiquait : « Le Gouvernement a ainsi confié à M. François Philizot une mission visant à établir et partager avec les parties prenantes - dont les régions et SNCF Réseau - un état des lieux de la situation aux niveaux national et régional, à identifier les différentes solutions techniques, organisationnelles, financières et contractuelles pour assurer la pérennité des lignes de desserte fine des territoires, puis à décliner à l'échelle régionale les solutions ainsi identifiées. C'est dans le cadre de cette démarche que des réponses devront être apportées aux problématiques spécifiques de cette ligne ». Depuis, M. Philizot a rendu son rapport en février 2020, puis le Gouvernement a fait part de son ambition de mettre en œuvre un plan de sauvetage pour les petites lignes ferroviaires prévoyant, avec le concours des régions, plus de 6,5 milliards d'euros d'investissements dans les dix ans à venir et le Président de la République, lors de son interview le 14 juillet 2020, a exprimé sa volonté de « redévelopper les petites lignes de train ». À l'aune de ces différents éléments, il le remercie de lui indiquer l'état d'avancement des échanges entre l'Etat, SNCF Réseau et la région Bretagne concernant la remise en service de la ligne Morlaix-Roscoff fermée depuis juin 2018, suite à un éboulement consécutif à de fortes précipitations.

Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff

25582. – 25 novembre 2021. – **M. Philippe Paul** s'étonne auprès de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** de l'absence de réponse à la question écrite n° 20195 intitulée "Devenir de la ligne Morlaix-Roscoff". Il lui fait observer que 10 mois se sont écoulés depuis la publication de cette question au *Journal officiel* du 21 janvier 2021. Il lui en renouvelle donc les termes et lui demande d'y apporter réponse dans les meilleurs délais.

Réponse. – Le Gouvernement est particulièrement attentif aux lignes de desserte fine du territoire, qui constituent des moyens de déplacement essentiels, notamment pour les habitants des territoires ruraux et des villes moyennes. Ces lignes sont un facteur essentiel de désenclavement et d'aménagement des territoires. Ces lignes sont emblématiques des objectifs du Gouvernement en matière de pérennisation des services publics et de transition écologique. Le Gouvernement a ainsi engagé un plan de revitalisation des petites lignes ferroviaires avec SNCF Réseau et les régions volontaires. Ce plan vise à définir la stratégie d'investissement à mener dans les 10 ans, ainsi que le niveau d'intervention de chacun des partenaires (État, régions et SNCF Réseau), pour pérenniser les services de transport qu'elles assurent. Cinq protocoles d'accord Etat-Région ont ainsi été signés depuis février 2020 avec les Régions Grand-Est, Centre-Val-de-Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Bourgogne Franche-Comté et Nouvelle-Aquitaine. Plusieurs autres devraient être signés prochainement. Au 1^{er} juin 2021, près de 6500 km de lignes étaient concernées par les 8 protocoles d'accord déjà signés ou adoptés par les assemblées régionales, pour des engagements financiers de 5 Mds€. Le plan de relance adopté en 2020 a par ailleurs permis de renforcer les moyens financiers mobilisés par l'État au titre des contrats de plan État-Région (CPER) pour réinvestir massivement sur ces lignes aux côtés des Régions. À ce jour, la Région Bretagne n'a pas souhaité s'engager dans une telle démarche. S'agissant de la ligne ferroviaire Morlaix-Roscoff, la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés a permis de pallier l'urgence en offrant, depuis le 2 janvier 2019, une desserte routière de substitution aux usagers de cette ligne dont l'exploitation a été suspendue depuis juin 2018 du fait des importants dégâts alors causés à l'infrastructure par les intempéries. L'État demeure également aux côtés des collectivités territoriales, au premier rang desquelles la Région Bretagne, autorité organisatrice des transports ferroviaires, pour participer aux études nécessaires à l'approfondissement des réflexions concernant le devenir de cette liaison. Les scénarios envisageables en termes d'investissements, d'exploitation et de gouvernance permettront de définir comment s'inscrira cette ligne dans un futur accord sur les petites lignes en Bretagne, que l'Etat appelle toujours de ses vœux.

Calendrier de transfert de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité pour les communautés de communes

20587. – 11 février 2021. – **Mme Marie-Pierre Monier** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur le calendrier de transfert de la compétence « autorité organisatrice de la mobilité ». En effet, l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permet à l'ensemble des intercommunalités de devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM), par simple délibération prise avant le 31 mars 2021. En outre, les communautés de communes qui ont fait le choix de prendre la compétence AOM ont la possibilité de demander à la région de leur transférer les services effectués à l'intérieur de leur ressort territorial. Dans tous les cas, au 1^{er} juillet 2021 la compétence « mobilité » sera exercée soit en totalité par l'intercommunalité ou par la région, soit en partie par les deux collectivités. En offrant ainsi la possibilité d'adapter l'exercice de la compétence AOM à la situation et aux volontés locales, cela a aussi rendu la décision plus complexe. Or, depuis la publication de cette loi, le contexte a changé avec d'une part les conséquences de la lutte contre la pandémie de Covid-19 et d'autre part les reports des échéances électorales : municipales en 2020 et régionales en 2021. Prenant en compte l'impact de ce contexte sur le calendrier, un premier report de trois mois de la date d'échéance de la prise de décision a d'ailleurs été décidé. Aussi, sollicitée par des intercommunalités drômoises, elle souhaiterait savoir si, compte tenu des épisodes répétés de confinement et de couvre-feu ainsi que des nouvelles incertitudes pesant sur les échéances électorales, un report supplémentaire pourrait être décidé accordant aux exécutifs de ces communautés de communes, souvent renouvelés, un délai supplémentaire pour prendre leur décision concernant le transfert de la compétence « autorité organisatrice de la mobilité ».

Réponse. – L'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) avait fixé au 31 décembre 2020 la date jusqu'à laquelle les communautés de communes doivent décider de se voir transférer ou non la compétence d'organisation des mobilités par leurs communes membres, avec prise d'effet au 1^{er} juillet 2021. Tenant compte de la situation sanitaire et du report des élections municipales de 2020, l'ordonnance n° 2020-391 du 1^{er} avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de Covid-19 a décalé ce délai au 31 mars 2021 pour la délibération des communautés de communes. Les communes membres ont ensuite 3 mois pour délibérer et confirmer ce transfert. À défaut la région devient autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire au 1 juillet 2021. Fin 2020, dans le cadre des discussions parlementaires relative à l'état d'urgence sanitaire, le Gouvernement a consulté les associations d'élus locaux

représentatives, lesquelles ne se sont pas prononcées en faveur d'un second report. Le transfert de la compétence d'organisation des mobilités locales vers les communautés de communes ou, le cas échéant, vers la région, est essentiel pour la mise en œuvre du droit à la mobilité, notamment dans les zones rurales. Ainsi, à l'échelle nationale, près de 50 % des intercommunalités ont délibéré en faveur d'une prise de compétence, avec des taux proches de 100 % dans certaines régions. Il s'agit d'une forte progression par rapport à la situation précédente la LOM (environ 5 % de communautés de communes détenaient cette compétence mobilités). Par ailleurs, conscient des difficultés que pourraient rencontrer les communes des territoires ruraux qui ne possèdent pas encore ces compétences, le Gouvernement a renforcé le dispositif d'appui technique et de communication à destination de l'ensemble des communes et communautés de communes, avec notamment des contenus en ligne et des réunions d'information organisées de façon concertée et constructive avec certaines régions, ou des réunions locales organisées sous l'égide de France Mobilités. Il importe de souligner, enfin, que les communautés de communes qui deviennent autorités organisatrices de la mobilité à compter du 1^{er} juillet 2021 ne sont pas obligées d'organiser immédiatement des services de mobilité, particulièrement des services réguliers. Elles pourront ainsi évaluer les modalités les mieux appropriées localement pour l'exercice de la compétence. L'assistance technique départementale à des fins de solidarité rurale, visée à l'article L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales, que la loi d'orientation des mobilités a ouverte à la mobilité, offre par ailleurs la possibilité de pouvoir disposer par voie conventionnelle de prestations d'ingénierie en appui, dès lors que l'établissement public de coopération intercommunale respecte la condition d'éligibilité fixée à l'article R. 3232-1 du même code. D'autre part, l'article L. 3111-5 du code des transports dispose explicitement que la reprise, par les communautés de communes qui se seraient vues transférer la compétence d'organisation des mobilités par leurs communes membres, des services organisés par la région désormais intégralement effectués sur son ressort territorial, intervient de façon facultative, et à la demande de la communauté de communes, dans un délai convenu à la région. Ainsi, les communautés de communes pourront mettre en œuvre progressivement cette compétence, autant par la création de services de mobilité nouveaux, que par la reprise de services de la région désormais intégralement effectués dans leur ressort territorial.

État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon

20836. – 18 février 2021. – **M. Jean-Michel Arnaud** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur la ligne de train de nuit Paris-Briançon. Le Gouvernement a annoncé un investissement de 100 millions d'euros, dans le cadre du plan de relance, pour l'ouverture de nouvelles lignes de train de nuit sur les années à venir. La desserte de nos territoires est un impératif écologique et social et la ligne nocturne existante entre Paris et Briançon en une illustration. Cette dernière relie la capitale à un territoire particulièrement enclavé. Toutefois, bien que 44 millions d'euros soient dédiés à la rénovation des 71 voitures des deux lignes existantes (Paris-Briançon et Paris-Rodez), la vétusté du réseau et l'état du matériel roulant demeurent préoccupants. En effet, l'ancienneté du réseau ferré et les dysfonctionnements de certains matériels roulants provoquent des incidents à l'instar de retards ou d'annulations. C'est pourquoi, la régularité de cette ligne est aléatoire étant donné sa fragilité. Cette situation impacte directement les usagers et les clients. Étant donné les annonces récentes du Gouvernement, il interroge les intentions du Gouvernement en ce qui concerne le devenir de la ligne nocturne Paris-Briançon.

État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon

22477. – 22 avril 2021. – **M. Jean-Michel Arnaud** rappelle à **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** les termes de sa question n° 20836 posée le 18/02/2021 sous le titre : "État de la ligne de train de nuit Paris-Briançon", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport nécessaire pour répondre à des enjeux forts d'aménagement et de désenclavement du territoire, et une offre écologique et sociale pour effectuer de longues distances. Le soutien de l'État se matérialise tout d'abord par l'engagement à maintenir, malgré des difficultés d'exploitation, le conventionnement de la ligne Paris-Briançon qui ne bénéficie pas d'offres alternatives. La qualité de service de cette ligne n'est effectivement pas satisfaisante. Le nombre de retards est élevé : la régularité à 10 minutes est passé de 77,8 % en 2019 à 61,3 % seulement en 2020. Les causes de retard sont réparties entre le gestionnaire d'infrastructure (32 %), l'exploitant SNCF Intercités (27 %, dont 9 % à cause du matériel roulant), les autres activités ferroviaires telles que les trains fret ou les trains express régionaux (24 %), et enfin des causes externes telles que les intempéries, les actes de malveillance ou encore des problèmes liés aux voyageurs (16 %). Afin de remédier à cette situation, deux grands chantiers portant sur les

deux principales causes de défaut, l'infrastructure et le matériel roulant, sont en cours. D'une part la régénération de l'infrastructure entre Valence et Briançon se poursuit. Ainsi, après des chantiers entre Veynes et Briançon ces dernières années, des travaux de grande ampleur ont commencé en mars 2021 et pour une durée de 9 mois afin de régénérer la portion Livron – Aspres. Un investissement de 74,4 millions d'euros a ainsi été engagé par l'État (53 %), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (28 %), la Région Sud (9 %), SNCF Réseau (6 %) et les départements de la Drôme (3 %) et des Hautes-Alpes (1 %). D'autre part, le Gouvernement a lancé la rénovation du matériel roulant des lignes de nuit pour un montant de 44 millions d'euros financé par l'État. Le processus industriel est en cours au technicentre de Périgueux. La mise en service de voitures rénovées sur la ligne de nuit Paris-Briançon sera effective à la fin de l'année 2021.

Contrat de renouvellement des rames du RER B

20919. – 18 février 2021. – **Mme Éliane Assassi** demande à **M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance** quelles actions seront entreprises suite au contrat de renouvellement des wagons du RER B. Le 13 janvier 2021, le groupement Bombardier-CAF remportait le marché public de renouvellement de 146 rames du RER B, pour un montant de 2,56 milliards d'euros. Les premières livraisons devaient intervenir en fin d'année 2025. Dans le même temps le groupe Alstom rachetait Bombardier et décidait le 4 février de cette année de retirer celui-ci de l'appel d'offres qu'il avait remporté aux côtés de CAF. Selon la direction d'Alstom « les conditions technico-financières de l'offre du consortium Bombardier-CAF ne correspondent pas aux prix de marché et ne permettent pas d'exécuter ce contrat sans risques importants pour le financeur, l'exploitant, les voyageurs et pour notre entreprise ». Cette explication ne semble ni convaincre le partenaire de Bombardier ni la RATP et la SNCF qui se réservent le droit d'engager des poursuites, et encore moins les syndicats du site de Crespin, pour qui l'annulation du contrat fait craindre le pire. En effet, les appels d'offres font systématiquement l'objet d'audit financier du client. De plus, Alstom étant acquéreur de Bombardier, il a lui aussi réalisé un audit préalable de l'entreprise et examiné ses grands contrats. La situation ne pouvait donc pas être ignorée. D'aucuns y voient une stratégie économique de la part du groupe français dont le coût financier pour la région se compte en millions d'euros. À défaut, les usagers du RER B ne pourront disposer d'une qualité de transport suffisante en 2025. Ainsi, elle lui demande quelles actions il compte entreprendre afin que les usagers du RER B puissent profiter de nouvelles rames dans les délais impartis sans entraîner de surcoût pour la région. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.**

Réponse. – L'organisation des transports collectifs franciliens est une compétence relevant d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et non de l'État. IDFM met en œuvre sa politique de modernisation du matériel roulant en lien avec les opérateurs de transport. La ligne B du RER est un axe majeur des transports en commun franciliens. Elle est empruntée par près d'un million de voyageurs quotidiens. Le renouvellement à compter de 2025 de ses rames constitue un élément central de la modernisation de la ligne. Les nouveaux trains MI20, plus capacitaires, apporteront aux usagers davantage de confort, de sécurité, et permettront d'améliorer la ponctualité de la ligne. Alstom, candidat non retenu, a remis en cause l'offre du consortium Bombardier/CAF, attributaire du marché, lorsqu'il est devenu propriétaire de Bombardier. Il a engagé plusieurs recours tendant à l'annulation de ce marché. À la demande d'IDFM, la RATP et la SNCF ont fait le nécessaire pour que ce marché, signé par Bombardier/CAF, soit effectivement exécuté. Au terme de longues négociations, Alstom s'est engagé à assurer sa part du marché. Le Gouvernement se félicite de l'accord trouvé entre les parties.

Difficultés liées au remboursement des billets d'avion

21048. – 25 février 2021. – **Mme Anne Ventalon** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur les difficultés rencontrées par un grand nombre de clients pour obtenir le remboursement de leurs billets d'avion. Depuis le début de la crise de Covid-19, de nombreux vols ont été annulés par les compagnies aériennes sans remboursement, et ce en contravention au règlement européen UE261/2004, obligeant les transporteurs à rembourser les passagers en cas d'annulation de leur vol. En effet, dans la majorité des cas les compagnies proposent un avoir pour l'achat d'un futur billet d'avion, en contravention à la législation qui leur impose de procéder au remboursement. S'il est manifeste que la situation financière des compagnies aériennes est particulièrement tendue, les droits des consommateurs, lesquels ont déboursé des sommes conséquentes, ne peuvent être niés. Or, la Commission européenne a effectué plusieurs rappels à l'ordre afin de faire respecter ces derniers, et ce sans résultat. La situation semblant bloquée, elle souhaite donc savoir si le Gouvernement entend s'emparer du sujet afin de résorber les nombreux dossiers en souffrance et offrir aux clients lésés la garantie d'obtenir le remboursement de leur billet.

Réponse. – En matière d’annulation de vol, la responsabilité du transporteur aérien est fixée par le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 du Parlement européen et du Conseil établissant les règles communes d’indemnisation et d’assistance des passagers en cas de refus d’embarquement, d’annulation et de retard important du vol. Ce règlement s’applique à tous les vols au départ des États-membres de l’Union européenne (UE), ainsi qu’aux vols au départ d’un État tiers à l’UE et à destination d’un État-membre, lorsqu’ils sont exploités par une compagnie européenne et qu’il n’existe pas de cadre juridique équivalent dans cet État tiers. Le transporteur aérien qui annule un vol doit donner au passager la possibilité de choisir entre, d’une part, un réacheminement vers sa destination finale, dans des conditions de transport comparables dans les meilleurs délais, ou à une date ultérieure à sa convenance, en fonction des places disponibles et, d’autre part, le remboursement du billet dans les sept jours, au prix auquel il a été acheté, si le passager renonce à entreprendre son voyage. Le remboursement, si c’est la solution retenue, est payé en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l’accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d’autres services. Du fait des annulations massives et soudaines générées par la crise sanitaire du Covid-19 d’une ampleur inédite, le respect des modalités et du délai de remboursement des vols annulés a rapidement posé un problème majeur aux compagnies aériennes, autant en ce qui concerne la disponibilité suffisante de trésorerie que la capacité opérationnelle pour traiter les demandes massives et simultanées de remboursement dans le délai prévu. La direction générale de l’aviation civile (DGAC) n’a pas le pouvoir de contraindre une compagnie à rembourser un billet. Toutefois, en sa qualité d’organisme national chargé de veiller à l’application de ce règlement, elle a écrit aux organisations professionnelles représentant les compagnies aériennes françaises et étrangères desservant le territoire français afin de clarifier les pratiques constatées. Ces lettres ont été relayées à leurs adhérentes. Il a été rappelé à cette occasion que le règlement (CE) n° 261/2004 devait être appliqué pour les vols annulés en raison de la crise de la Covid-19. Il a été précisé que les compagnies aériennes ne pouvaient pas imposer au passager une solution contraire à ce texte en matière de droit au remboursement. Les réponses des compagnies aériennes montrent que la plupart offrent le droit au remboursement du billet, soit depuis le début de la pandémie, soit après avoir modifié leur offre initiale limitée au choix entre la modification gratuite du billet et un avoir. En ce qui concerne plus particulièrement la délivrance d’avois, il a par ailleurs été constaté que certaines compagnies ont mis en place des dispositifs automatisés visant à accélérer le remboursement des billets inutilisés et des avois déjà délivrés, lorsque les passagers en demandent le remboursement. En complément de cette action à destination de l’ensemble des transporteurs, et dans le cadre fixé par l’article 16 du règlement (CE) n° 261/2004 et par l’article R330-21 du code de l’aviation civile, la DGAC enquête actuellement auprès de plusieurs dizaines de transporteurs aériens, français et étrangers, sur de possibles manquements aux dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, en procédant au recueil et à la vérification d’informations tirées notamment des signalements de passagers. En cas de manquement avéré, et en l’absence d’action correctrice du transporteur, le dossier concerné peut aboutir à une décision de sanction administrative par le ministre chargé des transports après consultation de la commission administrative de l’aviation civile.

Mise en demeure de la France dans le cadre du Ciel unique européen

21503. – 18 mars 2021. – **M. Vincent Capo-Canellas** appelle l’attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur la récente mise en demeure de la France par la Commission européenne pour défaut de fourniture et d’exploitation de services de liaison de données pour tous les exploitants d’aéronefs qui empruntent l’espace aérien. Elle fait suite à une première mise en demeure en date du 15 mai 2020. Conformément au règlement d’exécution (UE) n° 29/2009 de la Commission, chaque État membre est tenu de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestataires de services de la circulation aérienne aient les moyens de fournir et d’exploiter des services de liaison de données. Le délai imparti aux prestataires de services pour fournir et exploiter ces services a expiré le 5 février 2018. Ces services de liaison sont des communications entre un aéronef et le sol qui sont acheminées par des liaisons de données, qui viennent en complément des communications vocales traditionnelles, utilisées dans le cadre du contrôle de la circulation aérienne. Le déploiement de cette technologie interopérable en Europe est essentiel pour accroître l’efficacité des communications entre pilotes et contrôleurs, et augmenter ainsi la capacité du contrôle aérien dans le ciel européen. Un manque d’équipement dans certains centres de contrôle empêche effectivement les exploitants d’aéronefs d’utiliser des services de liaison de données, dont ils sont tenus de se doter depuis le 5 février 2020, et limite ainsi les capacités. La France dispose maintenant d’un délai de quatre mois pour répondre aux préoccupations de la Commission. En conséquence, il souhaite connaître quelles actions compte prendre le Gouvernement pour se mettre en conformité avec ses obligations européennes prévues dans le cadre de la réalisation du Ciel unique européen.

Réponse. – Les autorités françaises ont répondu le 25 mars dernier à la mise en demeure complémentaire de la Commission européenne du 18 février 2021 relative au déploiement de services d'échanges de données sol-bord dits "data link". Dans leur réponse, les autorités françaises rappellent tout d'abord que le défaut de conformité visé par la Commission n'est que partiel, et ce d'un double point de vue. En premier lieu, une seule des quatre fonctionnalités prévues par la réglementation européenne, et relative aux "instructions de contrôle", n'est pas encore intégralement mise en œuvre, les trois autres étant déployées depuis 2016. En outre, cette quatrième fonctionnalité est déjà effective depuis 2019 dans les centres régionaux de navigation aérienne (CRNA) de Brest et Bordeaux, lesquels bénéficient de l'environnement électronique facilitant sa mise en service, soit dans deux des cinq CRNA existants. Pour rattraper le défaut de conformité résiduel, un programme spécifique a été lancé dans le cadre du système actuel CAUTRA (Système de contrôle automatisé du trafic aérien) sans attendre la mise en œuvre opérationnelle du nouveau système 4-FLIGHT. La transmission des instructions de contrôle ("directes", niveau de vol, cap et vitesse) est ainsi programmée dans le courant de 2021 dans les CRNA d'Aix en Provence, de Reims et d'Athis-Mons. Par ailleurs, la direction des services de la navigation aérienne participe activement aux travaux européens d'amélioration des performances et d'harmonisation des services de liaison de données opérationnels conduits sous l'égide du gestionnaire du déploiement de SESAR (SDM) et de l'Agence Eurocontrol, tout en les tenant régulièrement informés des progrès accomplis au plan national. À cet égard, le dernier état des lieux d'utilisation de ces services dressé par le SDM montre que plus des deux tiers des utilisations effectives au niveau européen des services « data link » par les compagnies aériennes concernent des services déjà rendus par les trois centres de contrôle français où le système 4-FLIGHT n'est pas encore déployé, en plus de la totalité de ces mêmes services assurés par les deux autres centres, comme mentionné ci-dessus, et que la gestion du trafic aérien actuel n'est pas impactée par le calendrier de déploiement des services « data link » en cours d'achèvement.

Redynamisation des trains de nuit

21966. – 1^{er} avril 2021. – **M. Philippe Bonnecarrère** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la redynamisation des trains de nuit. Parmi ces trains de nuit figure celui reliant Paris à Rodez. La situation du Tarn est particulière puisque tantôt la SNCF raisonne sur une liaison entre Albi et Paris en passant par Toulouse ou par Montauban, tantôt sur la liaison historique via Capdenac avec le Paris-Rodez. Il lui est demandé comment la liaison de nuit Albi-Carmaux-Paris peut s'inscrire dans la redynamisation des trains de nuit. Il lui est accessoirement signalé que le département du Tarn est probablement celui qui a aujourd'hui les temps de déplacement en train les plus longs de la France entière pour rejoindre Paris.

Réponse. – Le Gouvernement partage la conviction que le train de nuit peut constituer une offre de transport pertinente pour effectuer de longues distances et une offre écologique et sociale répondant à des enjeux forts d'aménagement du territoire, du fait notamment de l'absence d'alternative. Afin de redynamiser les trains de nuit, et notamment la ligne Paris-Rodez-Albi, deux grands chantiers portant sur les deux principales causes de défaut, l'infrastructure et le matériel roulant, sont en cours. D'une part la régénération de l'infrastructure sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse se poursuit. Des travaux de grande ampleur ont eu lieu entre le mois de mai et la fin du mois de juillet 2021 afin de régénérer la portion Limoges – Salon-la-Tour. D'autre part, le Gouvernement a lancé la rénovation du matériel roulant des lignes de nuit pour un montant de 44 millions d'euros financé par l'État. Le processus industriel est en cours au technicentre de Périgueux. La mise en service de voitures rénovées sur la ligne de nuit Paris-Rodez-Albi devrait être effective au mois de mai 2023. Conformément à la loi d'orientation des mobilités (LOM), le gouvernement a élaboré un rapport sur les prévisions économiques de futurs trains de nuit et de jour, pour compléter l'actuel réseau TGV. C'est dans ce cadre que sont étudiées les conditions de relance de ce mode de transport et dressées des perspectives crédibles de redynamisation. Le rapport a été transmis au Parlement le 20 mai dernier. Il propose notamment de renforcer la desserte du Tarn et d'Albi en prolongeant quotidiennement le train de nuit Paris-Rodez vers Albi, au lieu des seules nuits de vendredi à samedi dans le sens nord-sud, et de dimanche à lundi dans le sens sud-nord. Ces propositions devront faire l'objet d'études complémentaires pour chiffrer leurs coûts de mise en œuvre.

Véhicules autonomes

22930. – 20 mai 2021. – **Mme Véronique Guillotin** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur le sujet de la démocratisation des véhicules autonomes. Face à l'avancée fulgurante de la technologie, la question de la future démocratisation des véhicules autonomes doit être posée. Depuis le conseil des ministres du 3 août 2016 jusqu'aux lois n° 2019-1428 du

24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) et n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE), plusieurs textes encadrent l'expérimentation des constructeurs sur les routes françaises. En effet, adoptée au Sénat, la loi LOM habilite le Gouvernement à construire par voie d'ordonnance, dans un délai de 24 mois à compter de la publication de la loi, un cadre législatif adapté afin de définir les conditions de circulation de ces véhicules et le régime de responsabilité applicable. La détermination des responsabilités civile et pénale en matière routière est fondée sur le comportement du conducteur. Sans conducteur, la législation doit évoluer. Les risques de piratage ne seront pas en reste puisqu'ils vont de pair avec le développement de cette technologie. Notre législation est à ce titre déjà obsolète puisque des véhicules autonomes de niveau 4 sont déjà en circulation sur notre territoire. En outre, ce vide juridique est d'autant plus préjudiciable pour nos concitoyens au vu notamment des ventes de ce type de véhicules qui sont aujourd'hui exponentielles, un célèbre concessionnaire californien ne pouvant plus faire face aux commandes françaises actuellement. Par ailleurs, l'acceptabilité des véhicules autonomes conditionne son développement et ne doit pas être considérée comme acquise. Le suivi des perceptions et l'acceptabilité individuelle et sociale doivent accompagner la stratégie nationale. C'est pourquoi elle lui demande comment le Gouvernement entend accompagner efficacement et rapidement cette mutation qui fera fi des lenteurs administratives.

Réponse. – La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a habilité le Gouvernement à établir par voie d'ordonnance un cadre législatif adapté afin de définir les conditions de circulation des véhicules autonomes et le régime de responsabilité applicable. Sur la base de l'article 31 de la LOM, l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 établit le régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et définit ses conditions d'utilisation. Le décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de cette ordonnance précise le régime de responsabilité pénale et les exigences applicables au système et au conducteur, en fonction des différentes situations de délégation de conduite. L'ordonnance et le décret prévoient également des dispositions spécifiques aux systèmes de transport routier automatisés, dont la supervision et l'intervention sont effectuées à distance. Ces systèmes, qui concerneront au premier chef les transports publics, pourront ainsi, sous réserve d'une démonstration de sécurité validée par un organisme qualifié, certifié et agréé, être mis en service à partir du 1^{er} septembre 2022. Ainsi, le cadre permettant la circulation des véhicules les plus hautement automatisés est maintenant disponible en France, il a été conçu pour responsabiliser les différents acteurs et assurer des processus de démonstration de sécurité de qualité. Par la complétude de son cadre législatif et réglementaire, la France se situe ainsi en tête des pays développés en la matière. Les enjeux de démocratisation des véhicules automatisés renvoient à la diversité des cas d'usage proposés par les acteurs économiques. En permettant le développement des services de transports (partagés, publics), la France entend favoriser l'intégration de l'automatisation dans tous les usages, au-delà du véhicule individuel. L'éco-système des acteurs industriels, de services et locaux, est tendu vers l'objectif de déployer des services pour renforcer l'offre de transports publics massifiés, par des cas d'usage tels que le rabattement vers les pôles d'échanges, la desserte de zones universitaires ou hospitalières, les zones peu denses. Le cadre réglementaire national leur permet maintenant de concevoir, tester et déployer ces services. L'acceptabilité de ces systèmes ne doit pas être considérée comme acquise. Dans le cadre de la stratégie nationale animée par Madame Anne-Marie IDRAC, un séminaire national réunit régulièrement une grande diversité d'acteurs : parlementaires, élus, associations, académiques, industriels, afin de suivre l'évolution et les déterminants de l'acceptabilité au plus près. De nombreuses études, recherches et enquêtes sont disponibles, et régulièrement synthétisées pour éclairer les échanges dans cette instance. (<https://www.ecologie.gouv.fr/vehicules-conduite-automatisee>). En termes de cybersécurité, outre les travaux engagés au niveau européen et de l'ONU qui portent sur la conception de la cybersécurité « by design », le cadre issu de l'article 32 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit une obligation de remontée des incidents ou attaques cyber, vers le centre national de réception des véhicules, qui lui-même peut saisir l'agence nationale de sécurité des systèmes d'information. Par ailleurs, l'éco-système industriel met en place un cadre d'échanges destiné à mieux partager les expériences sur les menaces cyber.

Coordination des travaux de voirie entre État et collectivités territoriales

23041. – 27 mai 2021. – **M. Franck Montaugé** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la réalisation des travaux d'entretien ou de réfection des routes nationales. Les directions interdépartementales des routes (DIR) assurent l'entretien, l'exploitation et la modernisation du réseau routier national non concédé ainsi que la gestion du trafic et l'information aux usagers. Dans le cadre de leurs missions, elles sont amenées à intervenir sur le territoire de certaines communes. Les travaux réalisés engendrent parfois des modifications de tracé, de profils de voies, de

carrefours... Si ces travaux portent principalement sur la chaussée ils peuvent avoir des répercussions sur le domaine public de la collectivité. Dans ce cas, les collectivités réalisent des travaux accessoires aux opérations des DIR afin de parvenir à une cohérence d'aménagement. Il serait donc opportun qu'un programme de travaux soit concerté en amont afin de respecter l'information de la collectivité et des riverains concernés. Dans ce cadre, la collectivité pourrait se voir proposer d'être pleinement associée à ces travaux. À l'image de ce que font les conseils départementaux en matière de voirie départementale, un projet partagé entre État et collectivité pourrait être étudié et l'approbation d'une convention pourrait permettre de régir la maîtrise d'ouvrage du projet ainsi que les participations financières des parties prenantes, les surcoûts éventuels engendrés par le projet retenu faisant l'objet d'aides aux communes. Aussi, dans le but d'une meilleure coordination des travaux entre État et collectivités, il lui demande quels sont les outils opérationnels que les DIR sont en mesure de proposer aux communes lorsqu'elles interviennent sur leurs territoires.

Réponse. – Dans le cadre de leurs missions, les directions interdépartementales des routes (DIR) sont chargées de l'entretien des chaussées sur le réseau routier national, y compris dans la traversée des agglomérations. Les travaux d'entretien des chaussées des DIR sont programmés dans le cadre de programme d'amélioration d'itinéraire pour une période de 3 à 4 ans sur la base du relevé de l'état des chaussées IQRN 3D (Image qualité du réseau routier national) réalisé par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Ces travaux sont réalisés par itinéraire souvent en traversée d'agglomération mais également sur des sections en dehors des agglomérations pour optimiser les travaux. Les DIR informent en amont des travaux les collectivités concernées. Dans le cadre de ces programmes, la collectivité peut bien entendu en profiter pour réaliser des travaux sur les trottoirs, ou aux abords de la route. Dans ce cadre, des conventions peuvent être établies entre la DIR et la collectivité pour un partage de maîtrise d'ouvrage et un cofinancement par la collectivité et la DIR du programme d'entretien commun. Ces processus nécessitent une forte anticipation afin de trouver un accord entre les parties et de permettre l'adoption et signature des conventions dans des délais appropriés pour la réalisation des travaux prévus. En revanche, s'agissant de travaux d'entretien urgent des chaussées, ils ne sauraient être retardés faute d'accord entre les parties. Au-delà, la collectivité peut bien évidemment profiter des travaux des DIR pour réaliser les siens de manière coordonnée avec ceux des DIR.

Dispositions prévues pour les professionnels des véhicules de collection au sein de zones à faibles émissions

23115. – 3 juin 2021. – **M. Jacques Fernique** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la situation des ateliers exploités par des professionnels des véhicules de collection et situés au sein de zones à faibles émissions (ZFE). Des inquiétudes existent quant à la menace que pourrait faire peser l'instauration des ZFE sur la pérennité de ces activités artisanales en l'absence de dérogations ou mesures spécifiques visant à les préserver, en particulier car les garagistes doivent pouvoir faire circuler ces véhicules de collection sur la route pour faire des essais, essentiels à leur travail. Ainsi, il lui demande quelles dispositions sont prévues pour ces professionnels des véhicules de collection et quelles garanties le Gouvernement peut leur donner pour le maintien de leur activité.

Réponse. – Le Gouvernement tient tout d'abord à rappeler qu'il souhaite préserver le patrimoine et la richesse culturelle que représentent les véhicules de collection pour notre pays. Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et renforcées par le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets dit "Climat et Résilience", les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) définissent un périmètre dans lequel est instaurée une restriction de circulation, le cas échéant sur des plages horaires et jours déterminés, pour certaines catégories de véhicules. À la main des collectivités, cet outil a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique et protéger leur population en limitant la circulation des véhicules les plus polluants. Il s'agit de réduire les pollutions atmosphériques et améliorer la qualité de l'air notamment dans les centres urbains les plus denses. Les ZFE-m répondent à un enjeu de santé publique. La création d'une ZFE-m produit également des effets positifs sur les territoires aux alentours avec notamment une diminution des populations exposées à la pollution des transports terrestres. Le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 fixe les critères conduisant à une mise en place obligatoire d'une ZFE-m sans préjudice des dispositions prévues par l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ainsi, dans ces ZFE-m obligatoires, les modalités de restrictions sont laissées à l'appréciation de l'autorité qui dispose du pouvoir de police de la circulation. Des dérogations nationales existent et sont limitées aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère des armées, aux porteurs de la carte CMI-S et à certains véhicules de transport en commun. L'autorité qui instaure la ZFE-m peut en complément

accorder des dérogations individuelles aux mesures de restriction, en application du III de l'article R.2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales. Il appartient donc à l'autorité instaurant la ZFE-m de délivrer ou non des dérogations pour les véhicules de collection sur le territoire de la ZFE-m. Toutes les ZFE-m actuellement en place prévoient une dérogation individuelle pour les véhicules de collection. Par exemple à Paris, au sein de la seule Métropole restreignant à ce jour la circulation des voitures, l'interdiction de circuler ne s'applique pas : - aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection », - aux véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique sous réserve d'une autorisation spécifique délivrée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, à afficher derrière le pare-brise de manière visible. La loi Climat et Résilience simplifie la situation grâce au transfert de la compétence ZFE-m du maire au président de l'Établissement public de coopération intercommunale : on passe ainsi de plusieurs dizaines d'arrêtés au niveau des maires à prendre avec à chaque fois la dérogation (par exemple sur la Métropole du Grand Paris plus de 70 arrêtés) à un seul par Métropole. En outre, la loi Climat et Résilience prévoit la production d'un rapport sur la circulation des véhicules de collection dans les ZFE-m, avec un bilan de leur parc automobile français et de leur impact sur la qualité de l'air, en vue d'éventuelles évolutions du statut des véhicules de collection. La mise en place d'une dérogation nationale, qui pour le moment ne bénéficie qu'aux seuls véhicules d'intervention et d'urgence, pose la question des critères permettant de bénéficier du statut de « véhicule de collection ». En effet, les critères européens qui sont actuellement en vigueur – avoir été construit ou immatriculé la première fois il y a plus de 30 ans, ne plus être produit, et être maintenu dans son état d'origine – semblent trop larges. Par exemple, les premières générations de Renault Espace rentrent dans ce champ d'application. Alors que seulement 153 000 véhicules bénéficient à ce stade du certificat « collection », les données du contrôle technique montrent que près d'un million de véhicules roulants ont été immatriculés il y a plus de 30 ans et pourraient ainsi potentiellement être catégorisés en tant que véhicule de collection. L'effet d'aubaine pourrait ainsi être important, le statut de véhicule de collection permettant de circuler librement dans les ZFE-m, avec des véhicules très émetteurs. C'est pourquoi des échanges sont actuellement en cours avec la Fédération française des véhicules d'époque (FFVE). L'objectif est de bénéficier de leur expertise et des données qu'ils possèdent pour identifier les pistes d'évolution.

Gare de fret ferroviaire de Cognac

24374. – 16 septembre 2021. – **Mme Nicole Bonnefoy** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur la situation de la plateforme de transport combiné de Cognac située au cœur de la « spirit vallée », désormais vidée de toute activité. Cette infrastructure multimodale permettait d'expédier par le rail des containers chargés de spiritueux, notamment du Cognac, exportés dans le monde entier via les ports du Havre et de Fos-sur-Mer. Jusqu'au 1^{er} décembre 2018, son exploitation s'est faite dans la logique vertueuse rail/route par l'opérateur Naviland Cargo, leader du transport combiné maritime. Par la suite, son activité s'est réduite à une activité purement routière pendant quelques mois avant que Naviland Cargo ne quitte définitivement le site appartenant à SNCF Réseau. Les éléments économiques mis en avant par l'opérateur de l'époque reposaient sur un volume insuffisant de containers remis par les chargeurs pour atteindre l'équilibre fixé à 6 000/an. Dans un marché de spiritueux à haute valeur ajoutée et en expansion, il apparaît paradoxal à première vue que celui-ci ne soit pas parvenu à faire évaluer sa faible part de marché auprès des chargeurs. Depuis, la solution routière est désormais la seule qui vaille avec son cortège d'impacts environnementaux alors que cette plateforme, conçue dans une autre logique, a vu le jour largement grâce aux fonds publics. La fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) considère qu'il serait totalement anormal de rester passif devant le potentiel de report modal de la route vers le rail pour ce site situé au cœur géographique des deux départements charentais et dans une région où le poids économique de la viticulture est considérable. Le 23 juin dernier, l'alliance 4F a présenté ses propositions visant à doubler la part de marché du fret ferroviaire à l'horizon 2030, ce qui passe par le triplement du trafic combiné rail/route. Le 27 juillet dernier, le Premier ministre annonçait les premières mesures d'urgence de soutien au fret ferroviaire en disant : « le transport combiné : c'est l'avenir ». Ainsi, l'engagement et l'aide des services de l'État dans l'objectif de réunir les conditions d'une réouverture de la plateforme de Cognac crédibiliseraient la parole publique. Concernant l'état de l'infrastructure de la ligne ferroviaire Angoulême Cognac Saintes Royan, sa modernisation avance puisque l'avant-dernière phase est réalisée et que la dernière est programmée pour 3 mois au printemps 2023. Bien évidemment, ce n'est qu'avec la libération des contraintes de modernisation de la ligne sur les sillons ferroviaires que la réactivation du site de Cognac prendrait tout son sens. Aussi, elle souhaiterait savoir quelles actions il compte prendre pour remettre rapidement au travail l'ensemble des acteurs autour de ce dossier « gare fret ferroviaire de Cognac » afin qu'il puisse aboutir favorablement au regard des impératifs environnementaux et climatiques.

Gare de fret ferroviaire de Cognac

25712. – 2 décembre 2021. – **Mme Nicole Bonnefoy** rappelle à **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** les termes de sa question n° 24374 posée le 16/09/2021 sous le titre : "Gare de fret ferroviaire de Cognac", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le Gouvernement est déterminé à redonner au fret ferroviaire et au transport combiné la place qu'ils méritent, et il affirme son engagement en faveur du développement de ces services, au bénéfice de la transition écologique et climatique. La récente publication, le 13 septembre dernier, de la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire constitue un élément essentiel de cette mobilisation. Celle-ci reprend l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, désormais également inscrit dans la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. La deuxième traduction concrète de l'engagement de l'État porte sur les investissements dans les infrastructures, avec l'inscription dans le plan de relance d'un volet spécifique « fret ferroviaire » d'un montant de 250 millions d'euros. En additionnant les financements prévus par la loi d'orientation des mobilités se sont ainsi 500 millions d'euros de crédits de l'État qui seront mobilisés. Avec l'engagement attendu des collectivités territoriales, notamment des régions, ainsi que les cofinancements de l'Union européenne de différents acteurs du fret ferroviaire, c'est au total un programme d'investissement de 1 Md€ qu'il est prévu de consacrer aux investissements spécifiques au fret ferroviaire à court terme. L'engagement de l'État, dans la continuité des mesures d'aide mises en place à l'été 2020 puis dans la loi de finances 2021, à maintenir jusqu'en 2024 une enveloppe additionnelle annuelle de 170 M€ pour soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire et de transport combiné constitue une action concrète supplémentaire. Cet engagement doit notamment permettre de maintenir le renforcement de l'aide au transport combiné qui a connu une augmentation de près de 75 %, afin de soutenir l'exploitation de ces services et de créer des liaisons supplémentaires. Concernant la plateforme de transport combiné de Cognac, qui n'est plus en activité depuis décembre 2018 suite au retrait de l'opérateur Naviland Cargo, SNCF Réseau, propriétaire, a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) afin d'identifier un opérateur exploitant pour cette infrastructure. L'instruction de cette procédure est actuellement en cours. Dans la perspective de la remise en service de cette plateforme, SNCF Réseau indique également avoir réalisé les investissements nécessaires afin de remettre à niveau les infrastructures d'accès à la plateforme afin de la rendre immédiatement opérationnelle. Par ailleurs, la préfecture de la Charente a suivi depuis 2018 le groupe de travail destiné à réactiver la plateforme. Les discussions portent notamment sur les volumes suffisants pour permettre ce type de services. Ainsi, l'engagement de l'État pour accompagner ce dossier est d'ores et déjà significatif en termes d'aides à l'exploitation, voire à l'investissement, et de concertation des acteurs. Il est aujourd'hui souhaitable que la mobilisation des clients possibles pour des services de transport combiné au départ de Cognac se renforce afin de mettre à disposition les volumes nécessaires à donner pour des produits à haute valeur ajoutée, une solution de transport à haute valeur environnementale.

Affectation des recettes fiscales liées à la convention franco-luxembourgeoise sur les frontaliers, à la suppression du projet de péage sur l'autoroute A31 au nord de Thionville

24469. – 23 septembre 2021. – **M. Jean Louis Masson** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports**, sur le fait que pour remédier à la saturation de l'autoroute A31 entre Metz, Thionville et la frontière luxembourgeoise, un projet dit A31 bis est actuellement en cours de préparation. Une partie de ce projet correspond à la mise à 2 x 3 voies de l'autoroute A31 entre le Nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise. Sur cette section, il n'y a aucune difficulté technique particulière, ce qui n'est pas le cas de la partie qui contourne Thionville, où l'emprise foncière du nouveau tracé de délestage est contestée depuis plus de vingt ans. Il serait donc souhaitable de réaliser au plus vite la section allant du nord de Thionville à la frontière, laquelle connaît le plus fort transit frontalier aux heures de pointe. Or la nouvelle convention fiscale entre la France et le Luxembourg conduit à des recettes supplémentaires importantes payées par les travailleurs frontaliers, lesquels sont plus de soixante mille à travailler au Luxembourg. Il lui demande si le supplément considérable de recettes fiscales dont bénéficie ainsi l'État, pourrait être affecté à l'engagement rapide des travaux de mise à 2 x 3 voies de l'A31 au nord de Thionville, avec pour corollaire l'abandon de toute idée de péage autoroutier sur la section correspondante. Ce serait d'autant plus justifié que cette autoroute est actuellement gratuite, sa construction ayant déjà été cofinancée par les collectivités locales, donc avec les impôts des contribuables mosellans.

Réponse. – L'État est pleinement conscient des enjeux du projet A31bis entre Toul et la frontière luxembourgeoise. L'autoroute A31 supporte des trafics très conséquents, en constante augmentation depuis 30 ans. Le projet

A31bis, qui comprend principalement des élargissements à 2X3 voies ainsi que des liaisons autoroutières en tracé neuf sur les secteurs trop contraints pour accueillir un aménagement sur place permettra de réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation et de sécurité des usagers. S'agissant du secteur nord, la concertation avec le public de 2019 a permis de faire émerger deux variantes de tracé pour le contournement ouest de Thionville. Des études complémentaires ont été lancées pour optimiser ces variantes, notamment en étudiant les modalités de réalisation d'un passage souterrain au droit de Florange et en étudiant la possibilité d'un tracé plus à l'ouest. Sur la base de ces études, une nouvelle concertation sera organisée en 2022 pour retenir la variante préférentielle pour la poursuite du projet. Un élargissement de l'A31 au nord de Thionville ne peut être entrepris sans l'aménagement du contournement de Thionville. En effet, le seul élargissement au nord de Thionville aurait pour effet d'accroître le trafic en traversée de Thionville, générant par conséquent un goulot d'étranglement au niveau de Thionville avec une remontée de file le matin vers Metz et le soir jusqu'à la frontière luxembourgeoise. Il convient de rappeler que la réalisation de l'ensemble des aménagements entre Richemont et le Luxembourg par recours à une concession autoroutière est la solution privilégiée. Elle sera à même d'assurer une réalisation rapide des travaux. Le péage servira à couvrir les coûts d'investissements (élargissement de l'A31 et contournement Ouest de Thionville) ainsi que les frais d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure sur toute la durée de la concession. Il sera donc la contrepartie directe d'une amélioration significative du niveau de service pour les usagers et cela indépendamment du financement des infrastructures existantes.

Dysfonctionnements à la gare de Montargis

24866. – 14 octobre 2021. – **M. Jean-Pierre Sueur** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports** sur la situation de la gare de Montargis (Loiret). Il apparaît en effet que le nombre de personnels affectés aux guichets au sein de cette gare est notoirement insuffisant et que, de ce fait, des guichets sont fréquemment fermés. Il s'avère en outre que les distributeurs automatiques de titres de transport connaissent des dysfonctionnements, notamment pour l'impression des billets à tarif réduit. Il lui demande en conséquence quelles dispositions il compte solliciter de la SNCF pour mettre fin dans des délais rapides à ces carences et dysfonctionnements.

Réponse. – La gare de Montargis, située dans le Centre-Val de Loire, est desservie par des trains TRANSILIEN organisés par Île-de-France Mobilités et des TER (trains express régionaux) de la région Centre-Val de Loire. Les services de distribution de titres de transport implantés en gare, qu'il s'agisse de guichets ou de distributeurs automatiques, sont assurés par SNCF Voyageurs, soit pour le compte de ces autorités organisatrices s'agissant des services ferroviaires de transport public, soit pour son activité Voyages SNCF en ce qui concerne la billetterie « Grandes Lignes » (TGV, services internationaux, etc.). L'État n'intervient ni dans la définition de ces services, ni dans leur suivi opérationnel, d'une part, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, d'autre part, dans le respect de l'autonomie de gestion dont dispose l'entreprise SNCF Voyageurs. Il appartient à la région Centre-Val de Loire de réaliser le suivi de la performance des services contractualisés avec la SNCF.