

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

QUESTIONS
remises à la présidence du Sénat



RÉPONSES
des ministres aux questions écrites



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Sommaire

1. Questions orales	2685
2. Questions écrites	2707
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant posé une ou plusieurs questions</i>	2691
<i>Index analytique des questions posées</i>	2699
Ministres ayant été interrogés :	
Agriculture et souveraineté alimentaire	2707
Armées	2708
Collectivités territoriales et ruralité	2709
Comptes publics	2710
Culture	2710
Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique	2711
Éducation nationale et jeunesse	2713
Enfance, jeunesse et familles	2714
Enseignement supérieur et recherche	2715
Entreprises, tourisme et consommation	2715
Europe et affaires étrangères	2716
Industrie et énergie	2718
Intérieur et outre-mer	2718
Justice	2720
Logement	2721
Mer et biodiversité	2721
Numérique	2722
Personnes âgées et personnes handicapées	2723
Premier ministre	2726
Santé et prévention	2726
Sports, jeux Olympiques et Paralympiques	2730
Transformation et fonction publiques	2730
Transition écologique et cohésion des territoires	2731
Transports	2734
Travail, santé et solidarités	2737

3. Réponses des ministres aux questions écrites	2762	
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant reçu une ou plusieurs réponses</i>	2742	
<i>Index analytique des questions ayant reçu une réponse</i>	2752	
Ministres ayant donné une ou plusieurs réponses :		
Culture	2762	
Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique	2763	
Éducation nationale et jeunesse	2778	
Enfance, jeunesse et familles	2781	
Entreprises, tourisme et consommation	2787	
Intérieur et outre-mer	2795	
Numérique	2796	
Premier ministre	2797	
Santé et prévention	2799	
Transition écologique et cohésion des territoires	2801	
Transports	2815	
Travail, santé et solidarités	2853	2684

1. Questions orales

REMISES À LA PRÉSIDENTENCE DU SÉNAT

(APPLICATION DES ARTICLES 76 À 77 DU RÈGLEMENT)

Développement de l'aérodrome de Melun-Villaroche

1365. – 13 juin 2024. – M. Aymeric Durox appelle l'attention de M. le **ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur le développement de l'aérodrome Melun-Villaroche en Seine-et-Marne. En effet, cette infrastructure est absolument stratégique pour le département et la région Île-de-France au regard du foncier disponible, de sa piste de 1975 mètres (l'une des plus grandes de France), des implantations des sociétés Safran, La Poste et Zalando et de sa proximité immédiate avec la capitale par les axes routiers et les trains régionaux. Toutefois, l'aérodrome est sous-utilisé avec par exemple seulement 600 mouvements annuels en voyages d'affaires (contre 70 000 à Bristol par exemple). Afin de répondre aux besoins de développement de l'aérodrome, il est nécessaire que l'État s'investisse pour aménager des pistes complémentaires, l'implantation d'une douane (comme à l'aérodrome de Lognes) afin de renforcer l'attractivité vis-à-vis de la clientèle étrangère et la construction d'une aérogare. Il l'interroge sur la volonté du Gouvernement d'accompagner le développement de ce grand projet et de faire de Melun-Villaroche un aérodrome digne de la première région d'Europe.

Désenclavement de la Guyane

1366. – 13 juin 2024. – Mme Marie-Laure Phinera-Horth attire l'attention de M. le **ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur le problème de désenclavement en Guyane. Faute de route, près de 30 000 Guyanais, installés dans les communes du fleuve, ne peuvent pas se déplacer librement sur le territoire guyanais. Quand les avions ne volent plus, les habitants de Maripasoula, par exemple, ne peuvent compter que la pirogue pour rejoindre le littoral après deux jours de navigation dans le meilleur des cas. La route du fleuve, qui permettrait de libérer la Guyane, reste aujourd'hui encore un doux rêve pour ses habitants qui se sentent pris en otages. En l'espace de 500 ans de présence en Guyane, la France n'a construit que 500 kilomètres de routes, soit un kilomètre par an. Elle lui demande ce qu'il compte faire pour accélérer le désenclavement de la Guyane.

Suppression de la vidange annuelle dans les piscines

1367. – 13 juin 2024. – M. Pascal Martin attire l'attention de Mme la **ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur la question de la suppression de la vidange annuelle dans les piscines. Les piscines en tant qu'établissements recevant du public (ERP) doivent respecter des normes spécifiques afin que les usagers évoluent dans de bonnes conditions de santé publique. L'arrêté du 7 septembre 2016 a abaissé le nombre de vidanges obligatoires à une par année. Un arrêté du 26 mai 2021 est venu espacer les contrôles sanitaires. Les agences régionales de santé (ARS) ont remplacé le contrôle mensuel par un contrôle trimestriel. Le 23 avril 2024, à l'occasion du 8ème comité interministériel de la transformation publique, M. le Premier ministre a évoqué l'éventualité de supprimer la vidange annuelle obligatoire des piscines municipales pour la fin de l'année 2024. Les exploitants de piscine, ainsi que les personnels surveillants et maîtres nageurs estiment que cette décision serait prématurée et expriment des doutes sérieux quant au respect des obligations de sécurité dans les piscines. En effet, ces déréglementations contribuent, à une baisse de la qualité de l'eau et de l'air susceptible d'entraîner des répercussions néfastes sur les usagers et les professionnels. Les taux de chlore supérieurs à la norme sont fréquents et exposent les utilisateurs. Parallèlement, le recrutement de personnel technique de chaufferies sous-qualifié et trop peu nombreux augmente chaque année le nombre d'accidents d'intoxication à la suite d'une mauvaise manipulation des différents produits chimiques nécessaires à une bonne qualité de l'eau et de l'air. La suppression de la vidange annuelle serait justifiée par la prise en compte des phénomènes de pénurie d'eau en période de sécheresse. Il existe toutefois des alternatives : l'eau peut par exemple être réutilisée par les collectivités. Cette opération peut ainsi garantir que l'hygiène soit la plus économique possible en eau et en budget. La direction générale de la santé a diligenté l'agence nationale de sécurité sanitaire en vue d'effectuer une expertise qui prendrait en compte la problématique des sécheresses ainsi que la nécessité des vidanges pour maintenir un haut niveau de santé publique dans les piscines municipales. Il lui demande de bien vouloir lui préciser sa position sur la

suppression de la vidange annuelle dans les piscines ainsi que l'état d'avancement de cette expertise et s'il est prévu d'y associer les professionnels concernés afin de permettre de trouver une alternative entre les problématiques de sécheresse et la nécessité du maintien de la santé publique.

Mise en oeuvre du programme national « ponts et travaux »

1368. – 13 juin 2024. – M. Jean-Yves Roux attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité, sur les conditions de mise en oeuvre du programme national « ponts et travaux ». En 2019, une mission d'information sénatoriale avait alerté dans son rapport « Sécurité des ponts, éviter un drame » sur l'état de dégradation de l'ensemble des ponts gérés par l'État et les collectivités territoriales. Les sénateurs avaient alors appelé à un « plan Marshall » et estimé l'investissement nécessaire à 130 millions d'euros par an pour aider les collectivités territoriales à mener des travaux. À cette nécessité s'ajoute la vulnérabilité accrue de ces ouvrages suite à des épisodes climatiques répétés. Le constat de dégradation de ce patrimoine a été réitéré lors d'une table ronde de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable le 15 mars 2024, soulignant l'urgence de maintenir un rythme accru d'investissements. Depuis 2019, l'État a lancé un « programme national ponts », mobilisant 40 millions d'euros pour recenser et évaluer l'état des ouvrages dans 11 500 communes. Un travail mené en lien avec le centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema) mentionne ainsi que 4 % des ponts nécessitent des mises en sécurité immédiate. Or, dans ce contexte, des petites communes sont ainsi confrontées à la nécessité de réhabiliter des ponts stratégiques, pour la continuité des dessertes locales, la sécurité des usagers, mais aussi la continuité des réseaux électriques ou de communication. Certaines de ces communes ne peuvent ainsi faire face à des devis, sans commune mesure avec leur capacité financière, y compris en mobilisant des cofinancements ambitieux. Il souligne ainsi que le programme national « ponts et travaux » prévoit un plafonnement de 60 % des travaux de reconstruction, de réparation, de restauration, ainsi que les études techniques et réglementaires nécessaires à leur bonne réalisation. Ce plafonnement constitue un frein essentiel à ces investissements, dans le cas où les montants des travaux sont conséquents et la capacité financière des communes concernées très faible, lorsqu'il s'agit de communes très peu denses. Il lui demande s'il serait possible de prévoir dans le cas précis de ces communes rurales un déplafonnement du taux maximal de subvention et, le cas échéant, le principe d'une solidarité nationale accrue.

2686

Publication du décret sur le partage de la valeur prévu par la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables

1369. – 13 juin 2024. – M. Ronan Dantec interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de l'énergie, sur la publication du décret sur le partage de la valeur prévu par la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables. Plus d'un an après le vote de cette loi, il a rappelé en séance plénière le 28 mai 2024 que seules 26 % de ses mesures d'application avaient été prises par le Gouvernement. Est notamment toujours attendu un décret sur le partage de la valeur. C'est l'un des principaux dispositifs de la loi permettant de renforcer l'acceptabilité du déploiement des énergies renouvelables (ENR) par l'intéressement financier des territoires d'accueil. Le Gouvernement a été interrogé le 28 mai 2024, dans le cadre du débat sur le bilan de l'application des lois, sur les raisons de ce retard. La réponse alors apportée par la ministre en charge des relations avec le Parlement a de quoi inquiéter. Elle a évoqué un processus « suspendu », afin, « de réexaminer certaines modalités, notamment la multitude des formes de financement envisagées initialement, avec l'éventualité d'un financement plus direct de certaines actions en faveur des collectivités ou de la biodiversité pour chercher à être plus efficaces ». Elle a évoqué aussi un budget du dispositif également en cours de réexamen « compte tenu de l'impact sur le budget de l'État ». Il y a donc de quoi être très inquiet alors que ce projet de décret a pourtant déjà été soumis à la commission de régulation de l'énergie en janvier 2024 et au conseil national d'évaluation des normes en février 2024. Il lui demande s'il peut donc donner des assurances sur le fait que le décret sur le partage de la valeur sera bien publié ou, au contraire, confirmer l'abandon par l'État d'une proposition phare de la loi sur l'accélération de la production d'énergies renouvelables, mesure pourtant élaborée et votée par le Parlement.

Rôle de la justice face à la recrudescence des agressions envers les élus

1370. – 13 juin 2024. – M. Stéphane Sautarel attire l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur le rôle de la justice face à la recrudescence des agressions envers les élus. Alors que « s'en prendre aux élus, c'est

s'en prendre à la République » selon les termes du garde des Sceaux, ces dernières années le nombre d'agressions envers les élus n'a fait qu'augmenter. À l'initiative du Sénat une proposition de loi a été adoptée. En effet, la loi n° 2024-247 du 21 mars 2024 renforçant la sécurité et la protection des maires et des élus locaux vise, d'une part à renforcer les sanctions des auteurs de violences et d'injures envers les élus, d'autre part à faciliter l'accès aux dispositifs de protection fonctionnelle et d'assurance pour les élus et les candidats. Enfin, la loi vise à renforcer la prise en compte des réalités du terrain par les acteurs judiciaires et étatiques. Dans la pratique, les élus victimes souhaitent rester discrets et ne pas ébruiter les agressions dont ils ont été victimes. Or, l'élu est élu 365 jours par an et 24 heures sur 24. Ils sont en contact permanent avec les Français et sont le relais indispensable entre l'État et le peuple. Leur rôle doit être salué et ils doivent être protégés. Dans le département du Cantal, plusieurs élus se sont fait agresser ou ont été menacés ces derniers jours. Le maire de Parlan a été menacé en raison du développement d'un projet éolien sur un terrain privé sur le territoire de sa commune. En outre, fait d'une violence assez rare, le maire de Saint-Étienne-de-Maurs a, dans la nuit du 15 au 16 mai 2024, reçu un cocktail molotov sur la fenêtre de sa maison. Ses réflexes ont permis d'éviter le pire. D'autres élus sont ou ont été menacés. Face à ces cas d'agressions, de plus en plus fréquents et de plus en plus violents, la loi du 21 mars 2024 doit être pleinement appliquée. Par ailleurs, il est nécessaire de systématiquement prendre en compte les dépôts de plainte des élus afin que la justice puisse se saisir rapidement des faits et faire le nécessaire pour protéger les élus. Dans la pratique, une fois le dépôt de plainte effectué, les élus victimes d'agressions ou de menaces n'ont pas de contact, ni de réponse des forces de l'ordre ou des procureurs. Ils restent ainsi dans le flou des suites qui peuvent être données aux plaintes et surtout, dans la crainte que les auteurs des agressions ou menaces récidivent. Alors que ces agressions se produisent dans un contexte sociétal de plus en plus tendu, il lui demande ce qu'il envisage de faire pour protéger les élus victimes de ces agressions et en particulier, la diligence avec laquelle les procureurs engagent les poursuites. Il lui demande également que la loi du 21 mars 2024 puisse être appliquée le plus efficacement possible pour que les élus puissent exercer de manière sereine leur mandat.

Implantation d'une ferme de réinsertion de prisonniers de longue peine à Ciry-le-Noble

1371. – 13 juin 2024. – M. Fabien Genet attire l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice au sujet du projet d'implantation d'une ferme de réinsertion de prisonniers de longue peine à Ciry-le-Noble. Depuis quelques mois, ce projet d'implantation d'une ferme de réinsertion de prisonniers de longue peine dans la commune de Ciry-le-Noble en Saône-et-Loire suscite une importante polémique au sein de la population et au sein du conseil municipal. Passant outre l'avis défavorable de l'édile de la commune, l'association porteuse de ce projet, Les Fruits de la Terre, persiste sans tenir compte des inquiétudes créées. Si le projet initial de conduire des détenus vers la réinsertion par le travail agricole apparaît comme un objectif louable et vertueux dans un pays où la récidive et la surpopulation carcérale sont régulièrement pointées du doigt, le choix d'implantation de cette structure à proximité d'une école élémentaire justifie l'inquiétude des parents d'élèves qui menacent de retirer leurs enfants de cet établissement comme en témoigne la présence de 300 manifestants en mairie lors du dernier conseil municipal extraordinaire du 8 avril 2024. Au-delà de la proximité de cette structure d'un établissement scolaire, les élus et habitants sont particulièrement préoccupés par l'implantation de cette ferme de réinsertion dans un ancien quartier minier particulièrement défavorisé et à une importante distance du premier commissariat de police ou de la première caserne de gendarmerie. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer clairement la position du Gouvernement sur ce dossier.

Désengagement de la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités du suivi des agents de la fonction publique

1372. – 13 juin 2024. – M. Thierry Cozic attire l'attention de Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités sur le désengagement de la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) du suivi des agents de la fonction publique Il s'interroge sur le manque structurel de médecins du travail et en particulier sur son incidence sur le désengagement du suivi des agents de la fonction publique par les services de prévention et de santé au travail. Ce constat alarmant soulève des questions cruciales quant à l'efficacité et à la pérennité de la protection de la santé des travailleurs dans ce secteur. Il rappelle que la réforme de la santé au travail portée par la loi n° 2021-1018 du 2 août 2021 pour renforcer la prévention en santé au travail a exacerbé le manque de médecins du travail, conduisant à de très vives tensions entre les services de prévention et de santé au travail et leurs entreprises adhérentes. Cette situation préoccupante est illustrée de manière frappante en Sarthe, où l'association Santé au travail 72 a dû prendre la décision radicale de cesser le suivi santé au travail des collectivités et établissements pour lesquelles elle l'assurait. Cette décision impacte directement 10 000 agents, laissant ces

agents publics sans le soutien médical et préventif nécessaire pour assurer leur bien-être au travail. Il rappelle que la réforme visait initialement à moderniser et à renforcer le système de santé au travail, mais son application a révélé des failles importantes dans la planification et la gestion des ressources. Les services de santé au travail se retrouvent débordés, incapables de faire face à la demande croissante de suivi médical et de prévention. Les professionnels de santé en exercice doivent gérer des charges de travail de plus en plus lourdes, ce qui peut entraîner un épuisement professionnel et une diminution de la qualité des soins fournis. Il attire l'attention sur le fait que les conséquences de cette pénurie sont multiples et graves. En l'absence de suivi médical régulier, les agents sont exposés à des risques accrus de maladies professionnelles et d'accidents du travail. Ce manque de ressources humaines qualifiées met également en péril la capacité des services à répondre aux obligations légales et à garantir un environnement de travail sûr et sain. Il s'interroge sur le rôle de l'État en ce que la DREETS des Pays de la Loire, demande à Santé au travail de se dessaisir du suivi de agents de la fonction publique. Il lui demande donc quelles mesures concrètes elle compte prendre pour faire face à la pénurie de médecins du travail et revenir sur la loi du 2 août 2021 afin de garantir que les services de prévention et de santé au travail disposent des ressources nécessaires pour accomplir leur mission.

Demande d'études d'impact sur les émissions évitées grâce aux énergies renouvelables

1373. – 13 juin 2024. – Mme Anne-Catherine Loisier attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur l'absence d'études d'impact environnemental permettant de vérifier le bien-fondé des calculs théoriques de Réseau de transport d'électricité (RTE), de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ou du centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), concernant les émissions qui seraient évitées grâce aux énergies renouvelables. En effet, le Citepa souligne que le régime de fonctionnement est à l'origine d'une inconnue majeure des facteurs d'émission. Elle évalue cette incertitude entre $\pm 1\%$ et $\pm 300\%$. Pourtant, RTE, qui retient la production électrique des centrales et non la consommation d'énergie fossile, applique un facteur d'émission par défaut, qui semble correspondre à un régime optimum. Il s'avère que ces centrales, chargées de l'indispensable relai des énergies renouvelables, descendent régulièrement à moins de 50 % de rendement. Or, à partir de ce seuil, leurs émissions de monoxyde de carbone augmentent en valeur absolue. En outre, RTE retient zéro émission pour le solaire qui émet 10 fois plus que le nucléaire, si on s'en tient à la base empreinte de l'Ademe, qui semble pourtant tenter d'en masquer l'écart en écrivant $3.70e-3$ pour le nucléaire au lieu de $0,0037\text{kg/kWh}$. Les chiffres de RTE faisant aujourd'hui l'impasse sur d'indispensables études d'impact environnemental, rien ne permet donc de mesurer la réalité des émissions évitées par les énergies renouvelables électriques. Techniquement, nous savons que les freinages et accélérations à répétition, font augmenter la consommation de carburant par rapport à un régime optimum constant. La principale étude connue de ce type, celle des centrales à gaz de Duke Energy en 2019, constate que « les unités à gaz en variation de puissance (ramping) émettent légèrement plus d'émissions atmosphériques car elles ont été conçues pour fonctionner à une charge constante ». En conséquence des cycles imposés à ses centrales à gaz par la production solaire, Duke Energy avait dû demander un assouplissement des normes environnementales. Cette absence d'évaluation est préjudiciable car elle ne permet pas de garantir l'atteinte de l'objectif premier de réduction des émissions. Les émissions supplémentaires liées aux arrêts de réacteurs du fait de la production d'énergies renouvelables, (notamment les 100 jours d'arrêt imposés au réacteur de Cattenom 1), ne sont donc pas prises en compte, alors que les modulations de la puissance du parc nucléaire demandées à Électricité de France (EDF) peuvent être de plus de 10 gigawatts dans une même journée. Elle lui demande donc des éclaircissements sur les différents points évoqués et la réalisation d'études d'impact environnemental sur la base de mesures sur le terrain qui permettraient de garantir les émissions réellement évitées (de manière consolidée) par les énergies renouvelables, et particulièrement les renouvelables électriques françaises. Ainsi cette étude devrait mesurer les conséquences de l'augmentation de la variabilité des centrales thermiques en prenant en compte les émissions des principaux gaz afin d'évaluer également l'impact sanitaire lié à l'augmentation des régimes partiels des centrales thermiques. Elle éviterait, du même coup, que de nouveaux objectifs chiffrés en termes d'énergies renouvelables puissent être sanctionnés par la justice pour n'avoir pas été soumis à une étude d'impact environnemental, ainsi que le Conseil d'État vient de le faire pour les protocoles de mesure acoustique des éoliennes.

Responsabilités des départements en matière de numérique

1374. – 13 juin 2024. – M. Jean-Baptiste Blanc attire l'attention de Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse sur les conséquences pour les départements de la loi pour la refondation de l'école du 8 juillet 2013 et les interrogations que suscitent sa mise en oeuvre, dans le cadre d'une juste répartition des compétences entre

l'État et les départements. La loi n° 2013-595 du 8 juillet 2013 d'orientation et de programmation pour la refondation de l'École de la République s'est en effet attachée, en ses articles 19, 21 et 23, à expliciter la répartition des compétences entre l'État et les collectivités territoriales dans le domaine du numérique pour l'éducation. Pour les collèges et les départements auxquels ils sont rattachés, cette loi a modifié l'article L. 213-2 du code de l'éducation concernant les dépenses informatiques des collèges en prévoyant « que l'acquisition et la maintenance des infrastructures et des équipements, dont les matériels informatiques et les logiciels prévus pour la mise en service, nécessaires à l'enseignement et aux échanges entre les membres de la communauté éducative sont à la charge des départements ». En conséquence, les départements assurent dorénavant l'intégralité du coût d'acquisition, de maintenance et de renouvellement des matériels informatiques du système d'information dédié, supporté au sein des établissements par le « réseau pédagogique », et financent également les ressources humaines nécessaires à leur maintien en condition opérationnelle. En l'état, une clarification apparaît nécessaire quant au réseau administratif, support d'un système d'information utilisé par les personnels de l'État, pour l'exercice des missions régaliennes des établissements publics locaux d'enseignement (EPL), sous l'autorité directe des services académiques, sans lien direct avec la pédagogie et à son portage. Ainsi, s'agissant de la gestion budgétaire et comptable des collèges, de la gestion des ressources humaines qui leur sont affectées par l'État, ou de la gestion des instances, délibérations et actes de ces EPL, et au plan pratique s'agissant des matériels, logiciels, et moyens humains nécessairement associés, il souhaite savoir si la responsabilité en incombe à l'État ou à la collectivité de rattachement, à l'égard d'utilisateurs que sont les principaux, principaux-adjoints, adjoints-gestionnaires, secrétaires généraux gestionnaires, secrétariats de direction, directeurs de sections d'enseignement général et professionnel adapté (SEGPA), secrétaires d'intendance, assistantes sociales, infirmières, psychologues scolaires.

Situation financière des communes eu égard aux objectifs de production de logements et de logements encadrés

1375. – 13 juin 2024. – Mme Sylviane Noël attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité sur la situation financière des communes eu égard aux objectifs de production de logements et de logements encadrés. Depuis plusieurs années, les lois logement se sont succédées et ont fixé tour à tour des objectifs ambitieux en matière de production de logements, notamment de logements sociaux ou de logements abordables. Si ces objectifs sont nécessaires pour répondre aux besoins croissants en logements, en particulier dans les zones les plus tendues, et que les maires n'en contestent pas la nécessité d'en produire, la situation financière des communes est aujourd'hui de plus en plus fragile ce qui rend très complexe la réalisation des objectifs fixés par la loi. En effet, aujourd'hui, de nombreuses communes doivent, en plus de d'être financièrement assujetties à un effet de ciseau puissant avec une hausse des charges liées à l'inflation et une baisse continue des différentes dotations de l'État, composer avec la très forte demande de production de logements et de logements sociaux sur leur territoire. Sur le terrain, cela se traduit par des subventions très substantielles versées aux bailleurs sociaux lors de chaque opération, en vertu des accords-cadres le plus souvent passés avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les bailleurs sociaux, mais aussi par une augmentation des infrastructures et des services à la population qui va de pair avec une croissance démographique très rapide, ou encore une augmentation des dépenses sociales liée à l'accueil de très nombreuses familles à faibles revenus. Cela se traduit également par une perte de dynamique financière relative à la taxe d'habitation, avec la prise en compte d'un coefficient correcteur fixé par la direction générale des finances publiques (DGFiP) à un instant T ou encore la non-évolution des valeurs locatives, elles aussi figées à un instant T. Par ailleurs, bien que l'article 177 de la loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022 ait acté une compensation intégrale de la fiscalité sur le foncier bâti, dans la vraie vie, certaines communes, à l'instar d'Epagny-Metz-Tessy en Haute-Savoie, ne perçoivent que 55 000 euros là où elles estiment leurs pertes à environ 300 000 euros par an et par commune. Une compensation loin d'être intégrale et en plus limitée à 10 années. En outre, les bailleurs sociaux ne s'acquittant pas de la fiscalité relative au foncier bâti, chaque construction de logement social consomme du foncier qui pourrait, sur une opération classique, apporter des recettes. Ainsi ces constructions constituent donc une véritable perte sèche de recettes fiscales et en réduisent aussi l'assiette de manière durable. Enfin, avec de tels objectifs de production de logements, certaines communes vont franchir le seuil des 10 000 habitants d'ici la fin du mandat. Lequel franchissement entrainera de facto la perte de la dotation de solidarité rurale (DSR) ce qui, pour certaines, menacera davantage encore l'équilibre de leur budget et la tenue des projets prévus dans le temps. Cela est d'autant plus vrai pour les communes de 1ère couronne des agglomérations, qui doivent principalement assumer les extensions urbaines à venir, sans pour autant bénéficier de la dotation de centralité. Cette situation, c'est celle vécues par de nombreuses communes en Haute-Savoie mais aussi sur tout le

territoire national et elle n'est plus tenable ! Si les objectifs de production de logements sociaux imposés par la loi restent ainsi, de nombreuses collectivités vont littéralement s'écrouler financièrement. Aussi, elle souhaite savoir comment le Gouvernement envisage de mieux accompagner ces maires bâtisseurs à travers un véritable pacte financier, fiscal et de solidarité.

2. 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

B

Bansard (Jean-Pierre) :

12242 Intérieur et outre-mer. **Police et sécurité.** *Rapport de la Cour des comptes relatif à l'agence nationale des titres sécurisés* (p. 2719).

Bas (Philippe) :

12229 Intérieur et outre-mer. **Collectivités territoriales.** *Règles de liquidation des pensions du régime supplémentaire IRCANTEC pour les élus locaux* (p. 2719).

Bazin (Arnaud) :

12267 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Pénurie du médicament Ventoline* (p. 2729).

Belin (Bruno) :

12208 Agriculture et souveraineté alimentaire. **Fonction publique.** *Extension du complément de traitement indiciaire aux infirmières et infirmiers scolaires du ministère de l'agriculture* (p. 2707).

Bellamy (Marie-Jeanne) :

12198 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé.** *Situation des parents séparés ou divorcés dont l'un des enfants est handicapé* (p. 2723).

12202 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Article L.614-24 du code de la propriété intellectuelle* (p. 2711).

Bitz (Olivier) :

12231 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Mesures de soutien en faveur des pharmacies d'officine* (p. 2729).

Bonhomme (François) :

12261 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Obligation de souscrire une assurance garantie décennale pour les auto-entrepreneurs du secteur du bâtiment* (p. 2716).

Bonneau (François) :

12249 Armées. **Défense.** *Création d'une filière française de production de munitions de petit calibre* (p. 2708).

Brossel (Colombe) :

12262 Culture. **Culture.** *Ubérisation de la profession des guides interprètes et conférenciers* (p. 2710).

C

Cabanel (Henri) :

12210 Travail, santé et solidarités. **Questions sociales et santé.** *Précarité des visites médicales à domicile* (p. 2739).

Canalès (Marion) :

12254 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Baisses de crédits budgétaires alloués aux missions locales* (p. 2739).

Canayer (Agnès) :

12283 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Représentativité dans les organisations professionnelles d'employeurs des représentants des TPE et PME* (p. 2741).

Chauvet (Patrick) :

12205 Travail, santé et solidarités. **Questions sociales et santé.** *Situation préoccupante des établissements de santé privés* (p. 2738).

Chevalier (Cédric) :

12195 Entreprises, tourisme et consommation. **Économie et finances, fiscalité.** *Législation relative à la revente des billets de spectacle ou de manifestation sportive sur internet* (p. 2715).

12264 Justice. **Famille.** *Évolution de la pension alimentaire* (p. 2721).

Chevrollier (Guillaume) :

12218 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Allongement des listes d'attente pour l'obtention de rendez-vous orthophoniques* (p. 2727).

12219 Transition écologique et cohésion des territoires. **Transports.** *Difficulté d'accès des jeunes ruraux aux transports* (p. 2732).

D

Darras (Jérôme) :

12274 Éducation nationale et jeunesse. **Société.** *Service national universel* (p. 2714).

Duffourg (Alain) :

12269 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé.** *Création de résidences de répit partagé* (p. 2725).

Dumas (Catherine) :

12247 Transports. **Transports.** *Étude d'impact sur la loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* (p. 2736).

12248 Transports. **Transports.** *Politique tarifaire de la SNCF* (p. 2737).

Durox (Aymeric) :

12277 Intérieur et outre-mer. **Environnement.** *Demande de classement en catastrophe naturelle par la commune de Presles-en-Brie* (p. 2720).

12278 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Projet communal de construction d'une centrale hydroélectrique sur la Marne, au droit du barrage Méry sur Marne - Sâacy sur Marne* (p. 2734).

- 12279 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Pénurie de médicaments* (p. 2730).
- 12280 Transports. **Transports.** *Demande de réouverture de la ligne de chemin de fer La Ferté-Gaucher-Coulommiers* (p. 2737).
- 12281 Transition écologique et cohésion des territoires. **Économie et finances, fiscalité.** *Impact de la fermeture de la Seine pendant la période des jeux Olympiques et Paralympiques* (p. 2734).
- 12282 Collectivités territoriales et ruralité. **Culture.** *Réfection de l'église de Préaux en Seine-et-Marne* (p. 2709).

E

Espagnac (Frédérique) :

- 12257 Agriculture et souveraineté alimentaire. **Agriculture et pêche.** *Quotidien des éleveurs qui luttent contre la tuberculose bovine* (p. 2707).
- 12258 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Impact des coupes budgétaires sur le financement du plan « France très haut débit »* (p. 2712).

Estrosi Sassone (Dominique) :

- 12214 Transports. **Transports.** *Défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre* (p. 2735).

F

Féret (Corinne) :

- 12275 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé.** *Résidences de répit et de vacances partagés* (p. 2725).

G

Gay (Fabien) :

- 12203 Industrie et énergie. **Entreprises.** *Alerte sur le risque de fermeture de l'entreprise Imperiales Wheels* (p. 2718).

Gillé (Hervé) :

- 12212 Agriculture et souveraineté alimentaire. **Agriculture et pêche.** *Modalités de subvention et d'indemnisation des agriculteurs souscrivant une assurance multirisques climatique et sanitaire* (p. 2707).

Gold (Éric) :

- 12285 Transition écologique et cohésion des territoires. **Logement et urbanisme.** *Articulation entre la mise en oeuvre du zéro artificialisation nette et la création d'aires d'accueil destinées aux gens du voyage* (p. 2734).

Goulet (Nathalie) :

- 12259 Justice. **Justice.** *Non-respect du principe « extraditer ou juger » et causes de la non-performance prolongée de l'obligation de quitter le territoire de la France* (p. 2720).

Gréaume (Michelle) :

- 12271 Travail, santé et solidarités. **Questions sociales et santé.** *Réforme de la solidarité à la source et finances des départements* (p. 2740).

H

Haye (Ludovic) :

- 12253 Entreprises, tourisme et consommation. **Éducation.** *Règlementation des stages dans les métiers à horaires particuliers pour les mineurs* (p. 2715).

Herzog (Christine) :

- 12239 Collectivités territoriales et ruralité. **Collectivités territoriales.** *Forages d'eau potable* (p. 2709).
- 12272 Enseignement supérieur et recherche. **Éducation.** *Accès à la profession de médecin en France* (p. 2715).
- 12273 Intérieur et outre-mer. **Transports.** *Conditions d'installation des arrêts de bus* (p. 2720).

Hingray (Jean) :

- 12220 Travail, santé et solidarités. **Culture.** *Délicat statut des correspondants de presse* (p. 2739).
- 12221 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Dégradation de la situation financière des établissements privés de santé* (p. 2728).
- 12224 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Demande d'interdiction de la commercialisation de la « poudre à sniffer »* (p. 2728).

Hochart (Joshua) :

- 12193 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Transfert obligatoire des compétences « eau et assainissement »* (p. 2731).

2694

Hugonet (Jean-Raymond) :

- 12250 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Questions sociales et santé.** *Préservation du savoir-faire français dans la production de prothèses dentaires* (p. 2712).

J

Jacquemet (Annick) :

- 12238 Transports. **Transports.** *Péages à flux libre* (p. 2736).

Jeansannetas (Éric) :

- 12191 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Problèmes récurrents dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration* (p. 2737).

Joseph (Else) :

- 12260 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Risque d'exclusion des chaudières gaz à très haute performance énergétique du champ d'application du taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée à 5,5 %* (p. 2712).

Jouve (Mireille) :

- 12200 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Recrudescence de la dengue* (p. 2726).
- 12201 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Prévalence du tabagisme* (p. 2727).

K

Khalifé (Khalifé) :

- 12192 Enfance, jeunesse et familles. **Questions sociales et santé.** *Situation critique du secteur des crèches* (p. 2714).
- 12268 Intérieur et outre-mer. **Police et sécurité.** *Situation préoccupante des ingérences étrangères à un mois de la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques* (p. 2719).

L

Laurent (Daniel) :

- 12204 Transports. **Transports.** *Manque d'information des usagers des autoroutes à péage flux libre* (p. 2734).

Lefèvre (Antoine) :

- 12222 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Libéralisation de la vente en ligne des médicaments* (p. 2728).

Levi (Pierre-Antoine) :

- 12197 Transformation et fonction publiques. **Fonction publique.** *Rémunération des agents territoriaux pendant les périodes électorales* (p. 2730).

Lévrier (Martin) :

- 12207 Travail, santé et solidarités. **Éducation.** *Élargissement du dispositif « Inserjeunes » aux formations de l'enseignement supérieur pour une meilleure orientation vers les métiers d'avenir* (p. 2738).

2695

Lubin (Monique) :

- 12266 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé.** *Développement des résidences de répit partagé* (p. 2724).

M

Malet (Viviane) :

- 12209 Travail, santé et solidarités. **Outre-mer.** *Offre de soins en pédopsychiatrie à La Réunion* (p. 2739).

Mandelli (Didier) :

- 12215 Transports. **Transports.** *Contrats de régulation économique conclus entre l'État et les aéroports* (p. 2735).
- 12216 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Nécessité d'élargir les possibilités d'autoconsommation* (p. 2732).
- 12252 Logement. **Logement et urbanisme.** *Revalorisation du forfait charges de l'aide personnalisée au logement* (p. 2721).

Martin (Pauline) :

- 12255 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Réduction de l'enveloppe financière confiée aux régions et destinée au financement des centres de formation d'apprentis* (p. 2740).
- 12256 Transition écologique et cohésion des territoires. **Agriculture et pêche.** *Pression de l'office français de la biodiversité sur les agriculteurs* (p. 2734).

Maurey (Hervé) :

- 12225 Transition écologique et cohésion des territoires. **Budget.** *Coût de l'enchevêtrement des responsabilités et compétences entre l'État et les collectivités territoriales* (p. 2733).
- 12226 Collectivités territoriales et ruralité. **Collectivités territoriales.** *Alignement de l'effectif d'un conseil municipal de commune nouvelle après le deuxième renouvellement* (p. 2709).
- 12228 Numérique. **Recherche, sciences et techniques.** *Campagne de communication sur la fermeture du réseau cuivre* (p. 2722).
- 12232 Comptes publics. **Sécurité sociale.** *Non-certification des comptes de la branche famille et de la caisse nationale des allocations familiales* (p. 2710).
- 12233 Collectivités territoriales et ruralité. **Collectivités territoriales.** *Création d'une dotation unique d'investissement aux collectivités locales* (p. 2709).
- 12234 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Risque de blanchiment via les jetons non-fongibles* (p. 2711).
- 12235 Transports. **Transports.** *Péage en flux libre* (p. 2736).
- 12237 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Réponse à la question écrite n° 11554 sur la gestion des risques liés aux installations classées pour la protection de l'environnement dans le domaine industriel* (p. 2733).
- 12240 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Défaillances du service « Gérer mes biens immobiliers »* (p. 2711).
- 12276 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Action de la France au sein du Conseil de l'Union européenne en matière de fourniture d'une information centralisée aux retraités ayant travaillé dans plusieurs pays européens sur leurs droits à la retraite* (p. 2741).
- 12286 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation.** *Autorisation préalable du maire avant la fermeture d'une école dans les communes rurales* (p. 2714).
- 12287 Industrie et énergie. **Énergie.** *Adaptation au changement climatique des parcs nucléaire et hydro-électrique au changement climatique* (p. 2718).
- 12288 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Coût de la relance de la filière nucléaire* (p. 2713).
- 12289 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé.** *Montant de l'allocation adulte handicapé* (p. 2726).

Meignen (Thierry) :

- 12211 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Campagne d'arbitrages tarifaires de soins de 2024* (p. 2727).

Mercier (Marie) :

- 12194 Sports, jeux Olympiques et Paralympiques. **Sports.** *Difficultés de recrutement des surveillants de baignade* (p. 2730).

Mérillou (Serge) :

- 12223 Mer et biodiversité. **Agriculture et pêche.** *Impact de la prédation du grand cormoran sur les populations de poissons* (p. 2721).

Mouiller (Philippe) :

12270 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Relance du plan greffe 2022-2026* (p. 2729).

Muller-Bronn (Laurence) :

12241 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Contamination des vaccins covid à ARNm* (p. 2729).

N

Noël (Sylviane) :

12265 Agriculture et souveraineté alimentaire. **Agriculture et pêche.** *Inquiétude des éleveurs face à la brucellose* (p. 2708).

O

Ollivier (Mathilde) :

12227 Europe et affaires étrangères. **Affaires étrangères et coopération.** *Versement aux conseillers principaux d'éducation du réseau de l'agence pour l'enseignement français à l'étranger de leur indemnité forfaitaire* (p. 2717).

Omar Oili (Saïd) :

12199 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Outre-mer.** *Renforcement de l'aide de l'État dans la prise en charge des dommages dans les territoires d'outre-mer* (p. 2711).

12245 Intérieur et outre-mer. **Police et sécurité.** *Motifs de non-expulsion des personnes en situation irrégulière interpellées par les forces de l'ordre à Mayotte* (p. 2719).

P

Paccaud (Olivier) :

12230 Transformation et fonction publiques. **Fonction publique.** *Prime de départ à la retraite au sein de la fonction publique territoriale* (p. 2731).

R

Renaud-Garabedian (Évelyne) :

12213 Europe et affaires étrangères. **Affaires étrangères et coopération.** *Gestion des dysfonctionnements du service France Consulaire* (p. 2716).

Ros (David) :

12236 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Interdiction des pièges à colle* (p. 2733).

12243 Numérique. **Recherche, sciences et techniques.** *Investissements coordonnés pour l'intelligence artificielle* (p. 2723).

Ruelle (Jean-Luc) :

12190 Europe et affaires étrangères. **Affaires étrangères et coopération.** *Assomption par la France de missions consulaires pour le compte d'autres pays à l'étranger* (p. 2716).

S

Saury (Hugues) :

12263 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation**. *Plateforme Parcoursup* (p. 2713).

Sautarel (Stéphane) :

12217 Intérieur et outre-mer. **Police et sécurité**. *Recrudescence des agressions envers les élus* (p. 2718).

Schillinger (Patricia) :

12251 Personnes âgées et personnes handicapées. **Questions sociales et santé**. *Dégradation de la situation financière des établissements publics d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes* (p. 2723).

Sollogoub (Nadia) :

12196 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement**. *Situation du Manoir de Barbarin situé dans l'emprise foncière du projet de barrage du Veurdre* (p. 2732).

12284 Mer et biodiversité. **Environnement**. *Obligations appliquées à la gestion des sédiments issus du dragage des canaux* (p. 2722).

Souyris (Anne) :

12244 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation**. *Réforme de la formation du métier d'enseignant et conditions d'exercice* (p. 2713).

12246 Europe et affaires étrangères. **Affaires étrangères et coopération**. *Reconnaissance immédiate de l'État palestinien* (p. 2717).

T

Temal (Rachid) :

12206 Premier ministre. **Affaires étrangères et coopération**. *Positions de la France quant à la situation dans l'est de la République démocratique du Congo et au rôle du Rwanda* (p. 2726).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

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

A

Affaires étrangères et coopération

Ollivier (Mathilde) :

12227 Europe et affaires étrangères. *Versement aux conseillers principaux d'éducation du réseau de l'agence pour l'enseignement français à l'étranger de leur indemnité forfaitaire* (p. 2717).

Renaud-Garabedian (Évelyne) :

12213 Europe et affaires étrangères. *Gestion des dysfonctionnements du service France Consulaire* (p. 2716).

Ruelle (Jean-Luc) :

12190 Europe et affaires étrangères. *Assomption par la France de missions consulaires pour le compte d'autres pays à l'étranger* (p. 2716).

Souyris (Anne) :

12246 Europe et affaires étrangères. *Reconnaissance immédiate de l'État palestinien* (p. 2717).

Temal (Rachid) :

12206 Premier ministre. *Positions de la France quant à la situation dans l'est de la République démocratique du Congo et au rôle du Rwanda* (p. 2726).

2699

Agriculture et pêche

Espagnac (Frédérique) :

12257 Agriculture et souveraineté alimentaire. *Quotidien des éleveurs qui luttent contre la tuberculose bovine* (p. 2707).

Gillé (Hervé) :

12212 Agriculture et souveraineté alimentaire. *Modalités de subvention et d'indemnisation des agriculteurs souscrivant une assurance multirisques climatique et sanitaire* (p. 2707).

Martin (Pauline) :

12256 Transition écologique et cohésion des territoires. *Pression de l'office français de la biodiversité sur les agriculteurs* (p. 2734).

Mérillou (Serge) :

12223 Mer et biodiversité. *Impact de la prédation du grand cormoran sur les populations de poissons* (p. 2721).

Noël (Sylviane) :

12265 Agriculture et souveraineté alimentaire. *Inquiétude des éleveurs face à la brucellose* (p. 2708).

B

Budget

Maurey (Hervé) :

12225 Transition écologique et cohésion des territoires. *Coût de l'enchevêtrement des responsabilités et compétences entre l'État et les collectivités territoriales* (p. 2733).

C

Collectivités territoriales

Bas (Philippe) :

- 12229 Intérieur et outre-mer. *Règles de liquidation des pensions du régime supplémentaire IRCANTEC pour les élus locaux* (p. 2719).

Herzog (Christine) :

- 12239 Collectivités territoriales et ruralité. *Forages d'eau potable* (p. 2709).

Maurey (Hervé) :

- 12226 Collectivités territoriales et ruralité. *Alignement de l'effectif d'un conseil municipal de commune nouvelle après le deuxième renouvellement* (p. 2709).

- 12233 Collectivités territoriales et ruralité. *Création d'une dotation unique d'investissement aux collectivités locales* (p. 2709).

Culture

Brossel (Colombe) :

- 12262 Culture. *Ubérisation de la profession des guides interprètes et conférenciers* (p. 2710).

Durox (Aymeric) :

- 12282 Collectivités territoriales et ruralité. *Réfection de l'église de Préaux en Seine-et-Marne* (p. 2709).

Hingray (Jean) :

- 12220 Travail, santé et solidarités. *Délicat statut des correspondants de presse* (p. 2739).

2700

D

Défense

Bonneau (François) :

- 12249 Armées. *Création d'une filière française de production de munitions de petit calibre* (p. 2708).

E

Économie et finances, fiscalité

Bellamy (Marie-Jeanne) :

- 12202 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Article L.614-24 du code de la propriété intellectuelle* (p. 2711).

Chevalier (Cédric) :

- 12195 Entreprises, tourisme et consommation. *Législation relative à la revente des billets de spectacle ou de manifestation sportive sur internet* (p. 2715).

Durox (Aymeric) :

- 12281 Transition écologique et cohésion des territoires. *Impact de la fermeture de la Seine pendant la période des jeux Olympiques et Paralympiques* (p. 2734).

Espagnac (Frédérique) :

- 12258 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Impact des coupes budgétaires sur le financement du plan « France très haut débit »* (p. 2712).

Joseph (Else) :

- 12260 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Risque d'exclusion des chaudières gaz à très haute performance énergétique du champ d'application du taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée à 5,5 %* (p. 2712).

Maurey (Hervé) :

- 12234 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Risque de blanchiment via les jetons non-fongibles* (p. 2711).
- 12240 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Défaillances du service « Gérer mes biens immobiliers »* (p. 2711).
- 12288 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Coût de la relance de la filière nucléaire* (p. 2713).

Éducation

Haye (Ludovic) :

- 12253 Entreprises, tourisme et consommation. *Règlementation des stages dans les métiers à horaires particuliers pour les mineurs* (p. 2715).

Herzog (Christine) :

- 12272 Enseignement supérieur et recherche. *Accès à la profession de médecin en France* (p. 2715).

Lévrier (Martin) :

- 12207 Travail, santé et solidarités. *Élargissement du dispositif « Inserjeunes » aux formations de l'enseignement supérieur pour une meilleure orientation vers les métiers d'avenir* (p. 2738).

Maurey (Hervé) :

- 12286 Éducation nationale et jeunesse. *Autorisation préalable du maire avant la fermeture d'une école dans les communes rurales* (p. 2714).

Saury (Hugues) :

- 12263 Éducation nationale et jeunesse. *Plateforme Parcoursup* (p. 2713).

Souyris (Anne) :

- 12244 Éducation nationale et jeunesse. *Réforme de la formation du métier d'enseignant et conditions d'exercice* (p. 2713).

Énergie

Durox (Aymeric) :

- 12278 Transition écologique et cohésion des territoires. *Projet communal de construction d'une centrale hydroélectrique sur la Marne, au droit du barrage Méry sur Marne - Sâacy sur Marne* (p. 2734).

Mandelli (Didier) :

- 12216 Transition écologique et cohésion des territoires. *Nécessité d'élargir les possibilités d'autoconsommation* (p. 2732).

Maurey (Hervé) :

- 12287 Industrie et énergie. *Adaptation au changement climatique des parcs nucléaire et hydro-électrique au changement climatique* (p. 2718).

Entreprises

Gay (Fabien) :

12203 Industrie et énergie. *Alerte sur le risque de fermeture de l'entreprise Imperiales Wheels* (p. 2718).

Environnement

Durox (Aymeric) :

12277 Intérieur et outre-mer. *Demande de classement en catastrophe naturelle par la commune de Presles-en-Brie* (p. 2720).

Hochart (Joshua) :

12193 Transition écologique et cohésion des territoires. *Transfert obligatoire des compétences « eau et assainissement »* (p. 2731).

Maurey (Hervé) :

12237 Transition écologique et cohésion des territoires. *Réponse à la question écrite n° 11554 sur la gestion des risques liés aux installations classées pour la protection de l'environnement dans le domaine industriel* (p. 2733).

Ros (David) :

12236 Transition écologique et cohésion des territoires. *Interdiction des pièges à colle* (p. 2733).

Sollogoub (Nadia) :

12196 Transition écologique et cohésion des territoires. *Situation du Manoir de Barbarin situé dans l'emprise foncière du projet de barrage du Veurdre* (p. 2732).

12284 Mer et biodiversité. *Obligations appliquées à la gestion des sédiments issus du dragage des canaux* (p. 2722).

F

Famille

Chevalier (Cédric) :

12264 Justice. *Évolution de la pension alimentaire* (p. 2721).

Fonction publique

Belin (Bruno) :

12208 Agriculture et souveraineté alimentaire. *Extension du complément de traitement indiciaire aux infirmières et infirmiers scolaires du ministère de l'agriculture* (p. 2707).

Levi (Pierre-Antoine) :

12197 Transformation et fonction publiques. *Rémunération des agents territoriaux pendant les périodes électorales* (p. 2730).

Paccaud (Olivier) :

12230 Transformation et fonction publiques. *Prime de départ à la retraite au sein de la fonction publique territoriale* (p. 2731).

J

Justice

Goulet (Nathalie) :

- 12259 Justice. *Non-respect du principe « extraditer ou juger » et causes de la non-performance prolongée de l'obligation de quitter le territoire de la France* (p. 2720).

L

Logement et urbanisme

Gold (Éric) :

- 12285 Transition écologique et cohésion des territoires. *Articulation entre la mise en oeuvre du zéro artificialisation nette et la création d'aires d'accueil destinées aux gens du voyage* (p. 2734).

Mandelli (Didier) :

- 12252 Logement. *Revalorisation du forfait charges de l'aide personnalisée au logement* (p. 2721).

O

Outre-mer

Malet (Viviane) :

- 12209 Travail, santé et solidarités. *Offre de soins en pédopsychiatrie à La Réunion* (p. 2739).

Omar Oili (Saïd) :

- 12199 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Renforcement de l'aide de l'État dans la prise en charge des dommages dans les territoires d'outre-mer* (p. 2711).

2703

P

PME, commerce et artisanat

Bonhomme (François) :

- 12261 Entreprises, tourisme et consommation. *Obligation de souscrire une assurance garantie décennale pour les auto-entrepreneurs du secteur du bâtiment* (p. 2716).

Police et sécurité

Bansard (Jean-Pierre) :

- 12242 Intérieur et outre-mer. *Rapport de la Cour des comptes relatif à l'agence nationale des titres sécurisés* (p. 2719).

Khalifé (Khalifé) :

- 12268 Intérieur et outre-mer. *Situation préoccupante des ingérences étrangères à un mois de la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques* (p. 2719).

Omar Oili (Saïd) :

- 12245 Intérieur et outre-mer. *Motifs de non-expulsion des personnes en situation irrégulière interpellées par les forces de l'ordre à Mayotte* (p. 2719).

Sautarel (Stéphane) :

- 12217 Intérieur et outre-mer. *Recrudescence des agressions envers les élus* (p. 2718).

Q

Questions sociales et santé

Bazin (Arnaud) :

12267 Santé et prévention. *Pénurie du médicament Ventoline* (p. 2729).

Bellamy (Marie-Jeanne) :

12198 Personnes âgées et personnes handicapées. *Situation des parents séparés ou divorcés dont l'un des enfants est handicapé* (p. 2723).

Bitz (Olivier) :

12231 Santé et prévention. *Mesures de soutien en faveur des pharmacies d'officine* (p. 2729).

Cabanel (Henri) :

12210 Travail, santé et solidarités. *Précarité des visites médicales à domicile* (p. 2739).

Chauvet (Patrick) :

12205 Travail, santé et solidarités. *Situation préoccupante des établissements de santé privés* (p. 2738).

Chevrollier (Guillaume) :

12218 Santé et prévention. *Allongement des listes d'attente pour l'obtention de rendez-vous orthophoniques* (p. 2727).

Duffourg (Alain) :

12269 Personnes âgées et personnes handicapées. *Création de résidences de répit partagé* (p. 2725).

Durox (Aymeric) :

12279 Santé et prévention. *Pénurie de médicaments* (p. 2730).

Féret (Corinne) :

12275 Personnes âgées et personnes handicapées. *Résidences de répit et de vacances partagés* (p. 2725).

Gréaume (Michelle) :

12271 Travail, santé et solidarités. *Réforme de la solidarité à la source et finances des départements* (p. 2740).

Hingray (Jean) :

12221 Santé et prévention. *Dégradation de la situation financière des établissements privés de santé* (p. 2728).

12224 Santé et prévention. *Demande d'interdiction de la commercialisation de la « poudre à sniffer »* (p. 2728).

Hugonet (Jean-Raymond) :

12250 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Préservation du savoir-faire français dans la production de prothèses dentaires* (p. 2712).

Jouve (Mireille) :

12200 Santé et prévention. *Recrudescence de la dengue* (p. 2726).

12201 Santé et prévention. *Prévalence du tabagisme* (p. 2727).

Khalifé (Khalifé) :

12192 Enfance, jeunesse et familles. *Situation critique du secteur des crèches* (p. 2714).

Lefèvre (Antoine) :

12222 Santé et prévention. *Libéralisation de la vente en ligne des médicaments* (p. 2728).

Lubin (Monique) :

12266 Personnes âgées et personnes handicapées. *Développement des résidences de répit partagé* (p. 2724).

Maurey (Hervé) :

12289 Personnes âgées et personnes handicapées. *Montant de l'allocation adulte handicapé* (p. 2726).

Meignen (Thierry) :

12211 Santé et prévention. *Campagne d'arbitrages tarifaires de soins de 2024* (p. 2727).

Mouiller (Philippe) :

12270 Santé et prévention. *Relance du plan greffe 2022-2026* (p. 2729).

Muller-Bronn (Laurence) :

12241 Santé et prévention. *Contamination des vaccins covid à ARNm* (p. 2729).

Schillinger (Patricia) :

12251 Personnes âgées et personnes handicapées. *Dégradation de la situation financière des établissements publics d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes* (p. 2723).

R

Recherche, sciences et techniques

Maurey (Hervé) :

12228 Numérique. *Campagne de communication sur la fermeture du réseau cuivre* (p. 2722).

Ros (David) :

12243 Numérique. *Investissements coordonnés pour l'intelligence artificielle* (p. 2723).

S

Sécurité sociale

Maurey (Hervé) :

12232 Comptes publics. *Non-certification des comptes de la branche famille et de la caisse nationale des allocations familiales* (p. 2710).

Société

Darras (Jérôme) :

12274 Éducation nationale et jeunesse. *Service national universel* (p. 2714).

Sports

Mercier (Marie) :

12194 Sports, jeux Olympiques et Paralympiques. *Difficultés de recrutement des surveillants de baignade* (p. 2730).

T

Transports

Chevrollier (Guillaume) :

12219 Transition écologique et cohésion des territoires. *Difficulté d'accès des jeunes ruraux aux transports* (p. 2732).

Dumas (Catherine) :

12247 Transports. *Étude d'impact sur la loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* (p. 2736).

12248 Transports. *Politique tarifaire de la SNCF* (p. 2737).

Durox (Aymeric) :

12280 Transports. *Demande de réouverture de la ligne de chemin de fer La Ferté-Gaucher-Coulommiers* (p. 2737).

Estrosi Sassone (Dominique) :

12214 Transports. *Défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre* (p. 2735).

Herzog (Christine) :

12273 Intérieur et outre-mer. *Conditions d'installation des arrêts de bus* (p. 2720).

Jacquemet (Annick) :

12238 Transports. *Péages à flux libre* (p. 2736).

Laurent (Daniel) :

12204 Transports. *Manque d'information des usagers des autoroutes à péage flux libre* (p. 2734).

Mandelli (Didier) :

12215 Transports. *Contrats de régulation économique conclus entre l'État et les aéroports* (p. 2735).

Maurey (Hervé) :

12235 Transports. *Péage en flux libre* (p. 2736).

2706

Travail

Canalès (Marion) :

12254 Travail, santé et solidarités. *Baisses de crédits budgétaires alloués aux missions locales* (p. 2739).

Canayer (Agnès) :

12283 Travail, santé et solidarités. *Représentativité dans les organisations professionnelles d'employeurs des représentants des TPE et PME* (p. 2741).

Jeansannetas (Éric) :

12191 Travail, santé et solidarités. *Problèmes récurrents dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration* (p. 2737).

Martin (Pauline) :

12255 Travail, santé et solidarités. *Réduction de l'enveloppe financière confiée aux régions et destinée au financement des centres de formation d'apprentis* (p. 2740).

Maurey (Hervé) :

12276 Travail, santé et solidarités. *Action de la France au sein du Conseil de l'Union européenne en matière de fourniture d'une information centralisée aux retraités ayant travaillé dans plusieurs pays européens sur leurs droits à la retraite* (p. 2741).

Questions écrites

AGRICULTURE ET SOUVERAINETÉ ALIMENTAIRE

Extension du complément de traitement indiciaire aux infirmières et infirmiers scolaires du ministère de l'agriculture

12208. – 13 juin 2024. – **M. Bruno Belin** interroge **M. le ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire** sur l'extension du complément de traitement indiciaire aux infirmières et infirmiers scolaires du ministère de l'agriculture. Le 30 mars 2024, a été publié un décret instaurant une extension du complément de traitement indiciaire, applicable au corps des infirmiers de l'éducation nationale. Ainsi, ils se voient être augmentés de 49 points d'indice, soit 241 euros de plus par mois, et bénéficient d'une revalorisation de l'indemnité de fonction, de sujétions et d'expertise (IFSE) d'environ 800 euros net. Toutefois, ce décret ne s'applique pas pour le corps des infirmières et infirmiers scolaires de l'enseignement agricole. Ces professionnels sont pourtant confrontés aux mêmes missions et difficultés quotidiennes. Comme les infirmières et infirmiers de l'éducation nationale, leur rôle consiste à participer aux actions de prévention, à éduquer à la santé auprès des élèves et des étudiants, et à assurer un accompagnement ainsi qu'un suivi personnalisé des élèves tout au long de leur scolarité. Par ailleurs, contrairement à leurs collègues de l'éducation nationale, ils ne sont pas accompagnés dans leur mission par une équipe pluridisciplinaire composée de psychologues scolaires, de médecins scolaires ou d'assistantes sociales. L'exclusion des infirmières et infirmiers relevant du ministère de l'agriculture de cette revalorisation est ainsi perçue par beaucoup comme un manque de reconnaissance de leur travail. Par conséquent, il demande au Gouvernement si des mesures sont prévues pour étendre le complément de traitement indiciaire aux infirmières et infirmiers de l'enseignement agricole, afin de leur permettre de bénéficier de la même revalorisation de salaire que leurs homologues.

Modalités de subvention et d'indemnisation des agriculteurs souscrivant une assurance multirisques climatique et sanitaire

12212. – 13 juin 2024. – **M. Hervé Gillé** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire** sur les modalités d'attribution du fonds de solidarité nationale en cas d'aléas climatique et sanitaire. Avec l'accélération du changement climatique, la filière viticole est régulièrement confrontée à des épisodes d'aléas climatique et sanitaire qu'il devient particulièrement difficile de dissocier. Parmi eux, les principaux aléas sont le gel, la grêle ou encore les maladies cryptogamiques (mildiou, oïdium, black-rot) dont le développement est causé par des excès d'humidité conjugués à de la chaleur. Actuellement, les viticulteurs qui souscriraient à une assurance climatique avec une complémentaire aléa sanitaire seraient doublement pénalisés puisqu'ils ne percevraient ni les subventions de la politique agricole commune (PAC - soit 70 % du montant des cotisations), ni l'indemnisation du fonds de solidarité nationale (FSN) sur les dégâts causés par les maladies cryptogamiques. Aussi, il lui demande quelles sont les raisons qui ont conduit la France à ne pas intégrer l'aléa sanitaire dans les conditions de soutien de la PAC et d'indemnisations du fonds de solidarité nationale (FSN) malgré l'autorisation réglementaire de l'Union européenne. Il lui demande également s'il envisage que l'État - à titre dérogatoire, pour une durée limitée et dans le cadre d'un protocole de réduction des traitements phytosanitaires - puisse soutenir au titre de la PAC et indemniser au titre du FSN les pertes liées aux aléas climatiques et sanitaires. Cela permettrait de mettre en place une véritable assurance multirisques pour les viticulteurs, telle que le prévoyait la réforme de l'assurance récolte.

Quotidien des éleveurs qui luttent contre la tuberculose bovine

12257. – 13 juin 2024. – **Mme Frédérique Espagnac** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire** sur la situation critique que vivent les éleveurs français en raison de la lutte contre la tuberculose bovine. Depuis près de vingt ans, la campagne annuelle de prophylaxie tuberculose entraîne, chaque année, l'abattage total des troupeaux pour une centaine d'éleveurs en raison de cas positifs détectés dans leur cheptel. Cette situation plonge ces éleveurs dans une profonde détresse psychologique et financière, annihilant des années de travail et mettant en péril leur avenir dans l'élevage. Un exemple poignant est celui d'une ferme située à Espès-Undurein. Le 11 janvier 2024, une vache de cet élevage a été déclarée positive à la tuberculose, entraînant par la suite l'abattage de la totalité du cheptel bovin de race Gasconne des Pyrénées, soit près de 125 animaux. Cette décision, bien que conforme aux protocoles sanitaires actuels, soulève des questions quant à l'efficacité et la

pertinence des mesures prises. En effet, moins de 5 % des animaux abattus sont infectés, ce qui signifie que 95 % des animaux abattus sont sains. Si le nombre de foyers semble diminuer, cette baisse doit être mise en perspective avec la réduction du nombre d'élevages. Par ailleurs, la contamination s'étend à des territoires jusqu'ici préservés, et le protocole sanitaire n'a que peu évolué depuis vingt ans. Les éleveurs demandent une nécessaire évolution de ce protocole. Ainsi, elle souhaite savoir s'il est favorable à l'amélioration du protocole de lutte contre la tuberculose bovine afin de préserver au maximum les élevages de plein air et transhumants qui jouent un rôle essentiel dans la vie et l'entretien de nos territoires.

Inquiétude des éleveurs face à la brucellose

12265. – 13 juin 2024. – **Mme Sylviane Noël** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire** s'agissant de la détresse des éleveurs dont les bêtes sont touchées par la brucellose. Le département de la Haute-Savoie a toujours été une terre agricole qui allie productions de qualité et pratiques agricoles adaptées aux contraintes du milieu montagnard. Elle s'organise notamment via des outils collectifs maîtrisés par les producteurs eux-mêmes (réseau des coopératives, syndicats de produits...), ne misant pas uniquement sur la quantité et les volumes pour maintenir un prix rémunérateur et rester compétitive. Avec 5 030 exploitations agricoles et un chiffre d'affaires de 550 millions d'euros dont près de 50 % issus de l'élevage laitier, la filière lait et fromages de vache est le premier pilier de notre agriculture de montagne. En 2022, le Gouvernement a défini une feuille de route sur la gestion de la brucellose visant à mieux lutter contre cette zoonose en élevage comme dans la faune sauvage. Cette maladie bactérienne très contagieuse pour les ruminants peut se transmettre à l'homme et il se trouve que les bouquetins de nos massifs en sont les principaux réservoirs. Depuis 2012, elle sévit en Haute-Savoie dans la population de bouquetins du massif du Bargy et elle a gagné depuis 2022 les Aravis. Elle fait peser une menace permanente sur les bovins en alpage, en plus de constituer un risque important pour la santé publique. Dans la pratique, les éleveurs et l'ensemble des acteurs de la filière rencontrent d'énormes difficultés à mettre en oeuvre les mesures de sécurité et à les retranscrire sur le terrain. Avec 400 bouquetins identifiés dans le Bargy, il y a une réelle urgence à sécuriser complètement ce périmètre sachant qu'à l'heure actuelle, déjà 127 élevages sont suivis dans le Bargy faisant l'objet de dépistages accrus. Même si les résultats sont encourageants, il faut aller plus loin dans les prélèvements car le taux d'incidence actuel de 10 % n'est pas tolérable pour les éleveurs et les acteurs de la filière. En effet, les enjeux sont forts y compris sur les produits au lait cru et les appellations d'origine protégée et indications géographiques protégées (AOP et IGP) Reblochon ou Abondance. Il faut à tout prix éradiquer la brucellose de nos massifs et ne faire ainsi courir aucun risque auprès des consommateurs de notre lait ou de nos fromages. Il devient urgent d'avoir une gestion de fond de ce problème capital qui perdure depuis 2012 ! Les éleveurs réclament qu'on leur fasse plus confiance dans ces démarches. Ils aimeraient des assouplissements pour que la totalité de leurs troupeaux ne rentre pas en arrêté préfectoral de mise sous surveillance (APMS) en cas de suspicion car cela occasionne pour eux des pertes économiques trop importantes au-delà du drame psychologique qu'ils vivent également. Ils souhaiteraient également que le protocole applicable au transfert embryonnaire soit allégé car il est trop compliqué à mettre en oeuvre (normes de biosécurité, matériel spécifique, perte du statut d'élevage pendant 15 mois...). Ils aimeraient enfin être indemnisés plus rapidement et obtenir des moyens supplémentaires. Aussi, elle sollicite le Gouvernement pour qu'il puisse clarifier rapidement les mesures qu'il compte mettre en place pour soutenir davantage les éleveurs dans cette démarche d'éradication totale de la brucellose, rappelant que le maintien du pastoralisme dans les alpages est essentiel pour la préservation de la biodiversité et des paysages de montagne.

2708

ARMÉES

Création d'une filière française de production de munitions de petit calibre

12249. – 13 juin 2024. – **M. François Bonneau** interroge **M. le ministre des armées** sur les ambitions du Gouvernement concernant la création d'une filière française de production de munitions de petit calibre. Depuis de nombreuses années, les efforts pour rétablir une telle filière se heurtent à des doutes quant à leur viabilité financière. Toutefois, le 21 mai 2024, le ministre des armées a signé, avec son homologue belge, une lettre d'intention pour établir conjointement une ligne de production de munitions de petit calibre en France. Ce projet de coopération, incluant aussi le Luxembourg, impliquerait une collaboration et des achats auprès du munitionnaire belge FN Herstal. Les modalités de ce projet, la localisation de la ligne de production et sa date d'entrée en service estimée n'ont pas encore été précisées par le ministère. Il s'interroge donc sur l'ambition de ce

plan : il lui demande s'il vise seulement à compléter nos approvisionnements actuels en munitions de petit calibre ou s'il ouvre la voie à une politique industrielle plus large visant à redonner à la France une autonomie totale dans ces approvisionnements. Il souhaiterait être éclairé sur les intentions du Gouvernement à ce sujet.

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET RURALITÉ

Alignement de l'effectif d'un conseil municipal de commune nouvelle après le deuxième renouvellement

12226. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité, sur la situation de certaines communes nouvelles en lien avec l'article L. 2113-8 du code général des collectivités territoriales (CGCT) relatif au nombre de conseillers municipaux dans les communes nouvelles. L'article L.2113-8 du CGCT prévoit, en effet, qu'au deuxième renouvellement - après sa création - du conseil municipal d'une commune nouvelle, son effectif soit régi par le droit commun (l'article L. 2121-2 du CGCT). Cette situation peut poser problème à certaines communes dont le nombre d'élus municipaux et notamment d'adjoints diminue sensiblement lors de ce renouvellement alors même qu'elles couvrent, dans certains cas, un vaste territoire en termes de superficie, de nombre de communes historiques, etc. Il souhaite donc savoir si le Gouvernement envisage de mettre en place des dispositifs pour remédier à cette situation afin de permettre aux conseils municipaux d'assurer la bonne administration d'une commune nouvelle après le deuxième renouvellement qui suit sa création.

Création d'une dotation unique d'investissement aux collectivités locales

12233. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité, sur la proposition du rapport du 30 mai 2024 au Président de la République sur la décentralisation de fusionner les aides aux collectivités locales en mettant en place une dotation unique d'investissement. En effet, la multiplication des outils des dispositifs de financement de l'État aux collectivités locales (dotation d'équipement aux territoires ruraux - DETR, dotation de soutien à l'investissement local - DSIL, fonds vert, divers fonds...) complexifie la recherche des financements, en particulier pour les petites communes. Par ailleurs, force est de constater que la mise en place de l'agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) n'a pas tenu sa promesse de simplification des procédures en tant que guichet unique à dispositions des élus locaux. Dans le rapport, il est proposé de créer une dotation unique d'investissement aux collectivités locales contrôlée par le représentant de l'État dans le département. Il souhaite connaître la position de Gouvernement sur cette proposition.

Forages d'eau potable

12239. – 13 juin 2024. – Mme Christine Herzog attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité sur la question de la construction de forage permettant de se fournir en eau potable. En effet, dans certains secteurs géographiques, il n'existe pas toujours de réseau public d'eau potable. En l'absence de source naturelle, certaines sociétés doivent parfois recourir à des forages pour pouvoir disposer d'eau potable. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer qui supporte les coûts de ces forages : la commune bénéficiaire, les communes voisines ou la société privée.

Réfection de l'église de Préaux en Seine-et-Marne

12282. – 13 juin 2024. – M. Aymeric Durox rappelle à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité les termes de sa question n° 10231 posée le 22/02/2024 sous le titre : "Réfection de l'église de Préaux en Seine-et-Marne", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

COMPTES PUBLICS

Non-certification des comptes de la branche famille et de la caisse nationale des allocations familiales

12232. – 13 juin 2024. – M. **Hervé Maurey** attire l'attention de M. le **ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé des comptes publics** sur la non-certification des comptes de la branche famille et de la caisse nationale des allocations familiales (Cnaf) du régime général de sécurité sociale. Pour mémoire, la Cour des comptes avait déjà refusé de certifier ces comptes en 2022. L'audit publié par le magistrat financier le 17 mai 2024 indique, de nouveau, l'impossibilité de certifier les comptes de la branche famille et de la caisse nationale des allocations familiales du régime général de sécurité sociale. La Cour des comptes souligne que le plan mis en place par la Cnaf au second semestre 2023 et faisant suite à ses observations sur le bilan 2022 « n'apporte pas encore d'assurance raisonnable sur la maîtrise par la branche des risques affectant les opérations que les caisses réalisent ». L'audit indique, par ailleurs, que « la capacité de détection des erreurs par le réseau [de la Cnaf] demeure très inférieure au risque induit par l'insuffisante fiabilité des données déclarées par les allocataires ». Ainsi, 5,5 milliards d'euros auraient été indûment versés aux allocataires ou non-rappelés en 2023. Le risque résiduel relatif aux données déclarées aurait augmenté d'un point entre 2023 et 2022. Selon la Cour des comptes, cette hausse « fait peser une incertitude sur l'évolution de la maîtrise du risque financier, dont l'amélioration n'est, à ce stade, pas confirmée ». À la lumière de cet audit, il souhaite connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement afin d'enfin réduire efficacement le risque résiduel relatif aux données déclarées des bénéficiaires d'allocations familiales.

CULTURE

Ubérisation de la profession des guides interprètes et conférenciers

12262. – 13 juin 2024. – Mme **Colombe Brossel** appelle l'attention de Mme la **ministre de la culture** sur les conditions du métier de guide-conférencier et la précarité des professionnels qualifiés, titulaires d'une carte professionnelle de guide interprète et conférencier. Avec un sénateur de la Meurthe-et-Moselle, elle a été alertée par ces professionnels quant à « l'ubérisation » de leur profession. Alors que les professionnels sont garants de notre culture et de notre patrimoine, ils subissent la dégradation des conditions d'exercice de leur métier, qui s'intensifie année après année. Celle-ci repose sur plusieurs phénomènes : le développement des « free tours » par des agences aux pratiques douteuses : salariat déguisé, imposition du régime d'auto-entrepreneur, commissions déterminées à l'avance pour les guides, alors même que les visites sont rémunérées « au chapeau » ; la sous-traitance des visites et guidages des musées par des agences extérieures ; le statut d'auto-entrepreneur devenant de plus en plus fréquent, prenant le pas sur celui de salarié pour les guides interprètes et conférenciers, et étant le vecteur d'une précarité certaine. Nous assistons en effet à une massification des « free walking tours » dans les grandes métropoles, dont le principe est celui d'une rémunération des guides reposant seulement sur les pourboires que peuvent octroyer les visiteurs. Ces types de visites entretiennent la précarité de ces personnes, qui n'ont aucune certitude quant au montant des recettes. Les agences qui proposent de tels services mènent une politique agressive envers leurs employés. Les guides doivent leur reverser un pourcentage de leur recette, souvent déterminé à l'avance, entre 5 et 10 euros par visiteur présent. L'argument principal avancé pour cette pratique frauduleuse est bien trop souvent celui d'un nivellement de leurs paies sur le moyen-terme, à la suite de plusieurs visites guidées effectuées. S'agissant de la sous-traitance, ce qui est intervenu au musée national de l'histoire de l'immigration à sa réouverture l'an passé est un exemple symptomatique de la situation. L'établissement a en effet choisi une agence privée pour assurer ses visites. Pour les guides et conférenciers ayant travaillé pour le musée depuis de longues années parfois, cette nouvelle a eu l'effet d'un coup de massue. D'autant que la direction, avec alors à sa tête l'ancien ministre de l'éducation nationale, a osé les inviter à passer un entretien pour ladite agence pour demeurer au musée et changer de statut de salarié pour celui de micro-entrepreneur. Au-delà du statut en lui-même, ce sont bien sûr leurs revenus qui sont durement touchés, pouvant aller jusqu'à une baisse de 50 %, avec des prix pratiqués qui sont en dessous du prix du marché. La situation des visites organisées dans l'espace public doit par ailleurs être mieux examinée et certainement faire l'objet de réglementations locales. Elle interroge la ministre sur les actions qu'elle entend entreprendre afin de préserver les guides et conférenciers titulaires de la carte professionnelle, de lutter contre « l'ubérisation » de leur profession et d'assurer le respect du droit du travail pour tous.

ÉCONOMIE, FINANCES, SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Renforcement de l'aide de l'État dans la prise en charge des dommages dans les territoires d'outre-mer

12199. – 13 juin 2024. – M. Saïd Omar Oili attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur l'aide de l'État dans la prise en charge des dommages dans les territoires d'outre-mer. Dans le cadre de la prise en charge par l'État des dommages matériels causés par la crise sociale en Nouvelle-Calédonie, on constate que le montant des aides publiques est insuffisant face aux coûts imposés aux compagnies d'assurance. La Nouvelle-Calédonie ne bénéficie ainsi pas de la garantie de l'État via la caisse nationale de réassurance. Il en est de même pour la Polynésie Française. L'augmentation constante de l'indice de vulnérabilité des territoires d'outre-mer face aux risques majeurs fragilise leur attractivité auprès des compagnies d'assurances qui pourraient désinvestir progressivement ce marché. Face à cette situation, il souhaite savoir si le Gouvernement s'engage à renforcer les dispositifs d'assurance de l'État applicables aux territoires d'outre-mer.

Article L.614-24 du code de la propriété intellectuelle

12202. – 13 juin 2024. – Mme Marie-Jeanne Bellamy attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur les dispositions de l'article L.614-24 du code de la propriété intellectuelle (CPI). Cet article contraint les déposants de demandes internationales de protection des inventions formulées en application du traité de coopération en matière de brevets (PCT) souhaitant obtenir une protection en France de passer par la voie du brevet européen, dite Euro-PCT, les empêchant de demander directement un brevet français. Cette disposition du CPI complique la tâche des entreprises souhaitant protéger leurs innovations uniquement en France. Elle leur impose en effet de respecter une procédure qui ne répond pas obligatoirement à leurs objectifs stratégiques et engendre un surcoût inutile. L'abrogation de cette disposition permettrait aux déposants, y compris aux déposants français qui ont une activité à l'international, de simplifier l'obtention d'un brevet ayant effet en France par la voie PCT, mais aussi de conserver la compétence du juge français dans les litiges sur la validité et la contrefaçon des brevets ayant effet en France. Des litiges qui relèvent aujourd'hui de la compétence exclusive de la juridiction unifiée du brevet. Cette suppression permettrait enfin d'harmoniser, en le simplifiant, le droit français avec celui des autres pays européens. La France semble en effet être le seul grand pays européen à ne pas avoir abandonné une telle disposition. Certains pays, comme l'Allemagne, ne l'ont d'ailleurs jamais adoptée. Aussi, elle demande au Gouvernement sa position sur cette question et s'il entend soumettre prochainement au Parlement un texte proposant l'abrogation de cette disposition.

Risque de blanchiment via les jetons non-fongibles

12234. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur le risque de blanchiment d'argent et d'escroqueries financières associé aux jetons non-fongibles (NFT). D'après une étude menée par l'association pour le développement des actifs numériques (ADAN) et le cabinet KPMG d'avril 2023, 4 % des Français de plus de 18 ans détiendraient des NFT. Le 29 mai 2024, le département américain du Trésor a publié un rapport sur le rôle des NFT dans les transactions financières illégales. Selon ce rapport, les NFT sont susceptibles d'être volés, utilisés afin de financer des entreprises terroristes ou, plus généralement, de faire l'objet de fraudes ou d'escroqueries. Ces jetons seraient vulnérables aux cyber-attaques et à des opérations de vol de la propriété intellectuelle qui leur est inhérente afin d'en augmenter le prix de vente. Par ailleurs, les NFT seraient fréquemment utilisés à des fins d'auto-blanchiment de fonds illicites à travers la technique dite de layering qui consiste à effectuer plusieurs transactions en peu de temps sur différentes plateformes d'échange afin de brouiller les capacités de traçage de la propriété originelle des jetons. À la lumière des observations faites par les autorités américaines en matière de NFT, il souhaite savoir si le Gouvernement compte produire un rapport équivalent sur l'état du marché français des NFT et prendre des mesures afin de prévenir l'éventuelle criminalité financière qu'ils facilitent.

Défaillances du service « Gérer mes biens immobiliers »

12240. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le **ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur les dysfonctionnements du service « Gérer mes biens immobiliers ». Selon le rapport d'une mission d'information de l'Assemblée nationale sur les dysfonctionnements dans la gestion des impôts locaux et leurs conséquences, le service « Gérer mes biens immobiliers », mis en place le 1^{er} janvier 2023 à la suite de la réforme de la taxe d'habitation afin de centraliser les déclarations de propriété d'une résidence

secondaire ou de locaux vacants a montré de graves dysfonctionnements alors qu'il concerne près de 73 millions de locaux pour 34 millions de titulaires de droits. Le rapport souligne que « Gérer mes biens immobiliers » est entré en service sans étude d'impact ni essais préalables. Par ailleurs, il indique que les contribuables ont été insuffisamment informés de ces nouvelles obligations déclaratives, comme en témoigne le report de la clôture de la campagne déclarative du 30 juin au 10 août 2023. En effet, l'information n'a été faite qu'en ligne, ce qui exclue, de fait tout contribuable n'utilisant pas les outils numériques ou faisant face à des problèmes d'illectronisme. Le rapport souligne que, malgré le report de la clôture de campagne déclarative, seuls 82 % des propriétaires de moins de 200 locaux et 50 % de ceux de plus de 200 locaux ont rempli leurs déclarations. Enfin, des avis d'imposition erronés auraient été envoyés à 16 500 mineurs. À la lumière de ce rapport, il souhaite connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de remédier à ces dysfonctionnements, clarifier les règles et informer les propriétaires de leurs obligations déclaratives et mettre à disposition des contribuables des moyens de déclaration accessibles.

Préservation du savoir-faire français dans la production de prothèses dentaires

12250. – 13 juin 2024. – M. Jean-Raymond Hugonet attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique concernant la préservation du savoir-faire français dans la production de prothèses dentaires. La crise du covid-19 a souligné les dépendances de la France envers différentes entreprises d'importation dans le domaine de la santé. Le plan de relance « France 2030 » a annoncé renforcer la souveraineté sanitaire du pays en prévoyant de relocaliser la production de médicaments, 54 milliards d'euros ayant été déployés sur cinq ans pour accélérer la transformation industrielle française. Néanmoins, certains secteurs, tels que celui de la fabrication de la prothèse dentaire, restent oubliés. Pour les commandes de ce dispositif médical, certaines officines, privilégiant l'idée de faire des bénéfices plutôt que de favoriser l'économie nationale, se tournent vers des entreprises étrangères à faible coût de main d'oeuvre. Par ailleurs les entreprises fabriquant en France sont redevables des taxes touchant à la main-d'oeuvre qui constituent leurs principales dépenses créant une inégalité fiscale. En effet, les importations de prothèses ne sont, elles, assujetties ni aux taxes douanières, ni à la taxe sur la valeur ajoutée. Au détriment de la santé buccale du patient, la qualité des produits importés à moindre coût n'est pas celle des prothèses françaises. C'est pourquoi l'union patronale nationale des prothésistes dentaires (UNPPD), l'association perspective dentaire (APD) et l'association Smile Reference, représentant la profession, ont décidé de se mobiliser collectivement pour appeler les Français à la vigilance lors de leur choix. L'avenir de la profession de prothésiste-dentaire se voit ainsi menacé par une perte progressive de savoir-faire, alors même que son excellence est réputée et que le métier possède le potentiel et l'ambition d'être vecteur d'emplois en France. Aussi, au vu des bouleversements géopolitiques et des dépendances économiques auxquels nous sommes de plus en plus confrontés, il aimerait connaître les mesures que le Gouvernement compte mettre en place pour préserver et développer le savoir-faire français en matière de production de prothèses dentaires.

2712

Impact des coupes budgétaires sur le financement du plan « France très haut débit »

12258. – 13 juin 2024. – Mme Frédérique Espagnac attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique concernant les coupes budgétaires envisagées par le Gouvernement pour le financement du « plan France très haut débit » (PTHD). Ces réductions budgétaires menacent l'objectif d'atteindre une connectivité à très haut débit pour 100 % des foyers d'ici la fin de 2025. Plus préoccupant encore, elles sacrifient les habitants des zones rurales et montagneuses au nom des économies. Aujourd'hui, l'accès à internet est indispensable, et les habitants des zones rurales et montagneuses sont déjà durement touchés par la fracture numérique. Sur les 10 milliards d'euros de crédits en moins annoncés pour 2024, 150 millions sont destinés au déploiement de la fibre optique. Ces coupes budgétaires sont le résultat d'une mauvaise gestion des finances publiques par le Gouvernement actuel. De plus, ni les opérateurs télécoms ni les collectivités territoriales n'ont été informés de cette mesure. Dans ce contexte, elle aimerait savoir si le Gouvernement prévoit de demander aux collectivités locales, déjà préoccupées par leurs budgets, de contribuer davantage au financement du « plan France très haut débit ».

Risque d'exclusion des chaudières gaz à très haute performance énergétique du champ d'application du taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée à 5,5 %

12260. – 13 juin 2024. – Mme Else Joseph interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur le risque d'exclusion des chaudières gaz à très haute performance

énergétique (THPE) du champ d'application du taux réduit de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à 5,5 %. Une telle perspective ne peut qu'inquiéter, car ces chaudières ont déjà été exclues des dispositifs MaPrimeRénov' et des certificats d'économie d'énergie (CEE) ; à ce titre, elles ne sont plus éligibles aux primes CEE depuis le 1^{er} janvier 2024. Or cette absence d'encouragement semble être toujours de mise, car le Gouvernement souhaiterait en effet sortir les chaudières gaz THPE de ce champ réduit de TVA à la date du 1^{er} juillet 2024. Ces chaudières permettent pourtant de faire des économies de dioxyde de carbone (CO₂). En outre, elles constituent la seule solution adaptée à certaines situations, qu'il s'agisse des logements anciens ou des zones froides. Elle lui demande donc ce qu'il en est de cette exclusion du taux réduit de TVA car les chaudières à gaz THPE devraient plutôt être encouragées, car elles répondent à plusieurs impératifs.

Coût de la relance de la filière nucléaire

12288. – 13 juin 2024. – M. **Hervé Maurey** rappelle à M. le **ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** les termes de sa question n° 11172 posée le 11/04/2024 sous le titre : "Coût de la relance de la filière nucléaire", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE

Réforme de la formation du métier d'enseignant et conditions d'exercice

12244. – 13 juin 2024. – Mme **Anne Souyris** souhaite interroger Mme la **ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** à propos de la réforme prévue de la formation du métier d'enseignant et des mesures complémentaires pour améliorer les conditions de travail des enseignants. Selon le ministère de l'éducation nationale, plus de 3 100 postes n'ont pas été pourvus à l'issue des concours de recrutement externes publics de 2023. Malgré l'attente des résultats définitifs à l'été du concours 2024, les premiers résultats de l'admissibilité au CAPES externe commencent déjà à entrevoir un nombre de postes vacants similaire à 2024. Pour endiguer cette crise, le Président de la République annonçait le recrutement de professeurs des écoles à bac + 3 dès la session 2025 au lieu de bac + 5, ainsi que leur formation en master dans des écoles normales supérieures du professorat. La dernière année pourra se dérouler à moitié en salle de classe. Le statut de stagiaire-fonctionnaire fait craindre d'une part, que les étudiants à bac +3 seront utilisés pour endiguer le manque d'enseignants et sans un contrôle adéquat d'un professionnel, comme c'est le cas pour les externes et internes des hôpitaux publics et, d'autre part, la baisse de formation théorique, donc de niveau des enseignants. Si cette réforme se veut attractive pour les jeunes étudiants, elle est cependant insuffisante au vu du manque de candidats, dû en grande partie à la dévalorisation du métier d'enseignant, notamment du fait de leurs conditions de travail, du peu de considération dont leurs diagnostics et propositions font l'objet, et de leur faible rémunération. En effet, les enquêtes Pisa montrent année après année que les meilleurs résultats en termes de lutte contre les inégalités sociales par l'éducation se trouvent dans les pays où les enseignants ont des rôles reconnus en termes d'innovation et de pédagogie, et ne sont pas considérés comme de simples agents d'exécution. Elle lui demande comment se déroulera concrètement l'encadrement en stage des élèves-fonctionnaires des écoles normales supérieures du professorat et quelles seront les mesures complémentaires mises en place pour améliorer le statut des enseignants, leurs conditions d'exercice et de rémunération.

Plateforme Parcoursup

12263. – 13 juin 2024. – M. **Hugues Saury** attire l'attention de Mme la **ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur la plateforme Parcoursup. Depuis sa mise en place en 2018, la plateforme Parcoursup est devenue un outil central dans le processus d'orientation et d'affectation des lycéens vers l'enseignement supérieur. Bien que la volonté de simplifier et de moderniser l'accès aux études supérieures soit un dessein louable, il s'avère que de nombreuses problématiques persistent, suscitant des sentiments d'inquiétude et de frustration parmi les élèves, les parents et les enseignants. En effet, de nombreux témoignages et remontées de terrain mettent en lumière des difficultés durables, notamment en ce qui concerne les délais d'attente, le manque de transparence dans les critères de sélection ou bien encore les cas de non-affectation malgré de bons dossiers académiques. Son attention a en particulier été récemment appelée sur certains cas de refus malgré un parcours scolaire brillant, ce qui pose la question de l'adéquation entre l'offre de formations et les aspirations des candidats. En outre, le manque de transparence dans les critères de sélection appliqués par les établissements d'enseignement supérieur soulève des interrogations. Les élèves et leurs familles ont en effet du mal à comprendre les raisons des refus ou des classements en liste d'attente, ce qui peut donner lieu à un sentiment d'injustice et d'arbitraire. Enfin, les délais d'attente pour obtenir une réponse définitive sont souvent jugés trop longs, générant un stress considérable chez les candidats et

retardant ainsi leur préparation pour la rentrée universitaire. Face à ces problématiques, il lui demande quels dispositifs son ministère entend mettre en place pour garantir une affectation plus rapide, plus transparente et plus équitable des futurs étudiants dans les filières de leur choix. Par ailleurs, il souhaite connaître les actions envisagées pour accompagner les élèves non affectés en fin de procédure et leur offrir des solutions alternatives de qualité.

Service national universel

12274. – 13 juin 2024. – M. Jérôme Darras attire l'attention de Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse sur le service national universel (SNU). En effet, le SNU est présenté par le Gouvernement comme un « projet éducatif d'émancipation et de responsabilisation des jeunes, visant à les impliquer pleinement dans la vie de la Nation et à nourrir le creuset républicain. ». Il vise ainsi à renforcer la cohésion nationale, transmettre un socle républicain, développer une culture de l'engagement et accompagner l'insertion sociale et professionnelle des jeunes. Si ces objectifs sont louables, plusieurs dysfonctionnements sont à noter dans la mise en oeuvre du dispositif. Des témoignages font ainsi part de séjours de cohésion manquant totalement d'organisation, avec des personnels quelquefois recrutés tardivement, voire le jour même, et manquant donc de préparation pour accueillir les stagiaires. D'autres relatent la participation d'encadrants civils qui voient dans ces séjours uniquement l'opportunité d'un emploi, mais n'épousent pas vraiment les valeurs républicaines. Cette situation peut générer des incidents, comme ce fut le cas par exemple lors du séjour de cohésion organisé à Sangatte dans le Pas-de-Calais, où des faits de violence (de la part des volontaires comme des animateurs) ont eu lieu, avec notamment l'agression d'un stagiaire par d'autres participants. La multiplication des dysfonctionnements et incidents lors de ces séjours est d'autant plus problématique que la généralisation du SNU est envisagée. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer sa position sur ce sujet.

Autorisation préalable du maire avant la fermeture d'une école dans les communes rurales

12286. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey rappelle à Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse les termes de sa question n° 11151 posée le 11/04/2024 sous le titre : "Autorisation préalable du maire avant la fermeture d'une école dans les communes rurales", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

2714

ENFANCE, JEUNESSE ET FAMILLES

Situation critique du secteur des crèches

12192. – 13 juin 2024. – M. Khalifé Khalifé attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles sur la situation critique du secteur des crèches. Ce secteur est actuellement en proie à un cercle vicieux de défaillances tant dans son fonctionnement que dans son montage économique. Le rapport d'enquête parlementaire, datant du 27 mai 2024, sur « le modèle économique des entreprises de crèches et la qualité de l'accueil des jeunes enfants au sein de leurs établissements » constate les grandes difficultés de ce système. On compte 460 000 places d'accueil en crèches collectives, dont 50 % relèvent des crèches publiques, 27 % des crèches privées et 23 % des crèches associatives. Les crèches privées ont fourni 90 % des nouvelles places au cours des 10 dernières années. Cependant, ces crèches privées rencontrent des problèmes de montage économique. Certains groupes, pour une partie de leurs bâtiments, paient des loyers à des sociétés civiles immobilières appartenant à leurs actionnaires, ce qui fragilise leur situation financière. En 2023, sur les 26 crèches fermées, 93 % étaient des crèches privées. Le manque de personnel qualifié aggrave cette situation, affectant 49 % des crèches selon les estimations gouvernementales. Face à cette pénurie, les pouvoirs publics ont allégé les taux d'encadrement et incité financièrement les structures à accueillir davantage d'enfants. Cette politique a cependant entraîné une dégradation des conditions de travail des professionnels, les poussant à quitter leur métier et réduisant encore les capacités d'accueil. À ce jour, 10 000 places sont gelées en raison de cette pénurie de personnel et il manque 200 000 places d'accueil pour les jeunes enfants en France. Les 1 000 premiers jours de la vie d'un enfant sont cruciaux pour son développement. Il est donc impératif de remédier rapidement à cette situation. Ainsi, il l'interroge sur les mesures envisagées par le Gouvernement pour remédier à cette situation et retenir les professionnels de la petite enfance.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE

Accès à la profession de médecin en France

12272. – 13 juin 2024. – Mme Christine Herzog attire l'attention de Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche et de l'innovation sur le phénomène croissant des étudiants en médecine qui choisissent de partir à l'étranger pour poursuivre leur formation. Il est bien connu que les études de médecine sont parmi les plus exigeantes en France. Les récentes réformes ont modifié profondément le cursus en supprimant notamment la première année commune des études de santé (PACES) et en supprimant la possibilité de redoubler. À présent, à la fin de la première année, les étudiants doivent réussir un concours pour se diriger vers des filières comme la médecine, la maïeutique, l'odontologie, la pharmacie ou la kinésithérapie. Malgré ces réformes, l'accès à la profession de médecin demeure difficile, décourageant ainsi de nombreux étudiants. Cette situation pousse certains étudiants à se tourner vers des universités étrangères où le cursus est perçu comme moins rigoureux. Ce phénomène est accentué par la durée des études : alors qu'il faut neuf ans en France pour devenir médecin généraliste, il en faut six en Espagne et seulement quatre aux États-Unis. Alors que la présence de médecins diminue dans les zones rurales ainsi que dans certaines grandes villes, la demande en soins médicaux ne cesse d'augmenter. Ce déséquilibre engendre une pénurie de médecins, exacerbée par le nombre limité de places disponibles dans les facultés de médecine françaises. Cette situation conduit de nombreux étudiants à quitter le pays pour réaliser leur ambition de devenir médecin. Il est donc crucial de trouver des solutions pour renforcer l'attractivité des formations médicales françaises. En conséquence, elle souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour remédier à ce problème.

ENTREPRISES, TOURISME ET CONSOMMATION

Législation relative à la revente des billets de spectacle ou de manifestation sportive sur internet

12195. – 13 juin 2024. – M. Cédric Chevalier souhaite appeler l'attention de Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation, au sujet des règles applicables à la revente des billets à une manifestation sportive. Il l'interroge sur la possibilité pour un organisateur d'événements sportifs d'interdire à un particulier, dans ses conditions générales de vente, la revente de billets en dessous de la valeur faciale. Certains estiment en effet qu'une telle interdiction pourrait être contraire au principe constitutionnel du droit de propriété des personnes privées consacré par l'article 2 de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen (DDHC) ou à celui de liberté contractuelle (article 4 de la DDHC), ou encore à l'objectif d'intérêt général tendant à garantir l'accès du plus grand nombre aux manifestations sportives (décision n° 2018-754 QPC du 14 décembre 2018 du Conseil constitutionnel). Ils ne l'estiment pas contraire en revanche au monopole d'exploitation prévu à l'article L. 333-1 du code du sport, tel qu'interprété par la Cour de cassation (chambre commerciale, arrêt n° 13-12.102 du 20 mai 2014). Par ailleurs, il lui demande si le fait d'interdire cette « vente à perte », même de manière occasionnelle, sur une autre plateforme que la plateforme « officielle » de l'organisateur est régulière au regard du code de la consommation, étant précisé que le recours à une plateforme officielle permet de garantir l'ordre public. Enfin, il lui demande s'il est possible, au nom du monopole d'exploitation, d'interdire à un particulier une vente occasionnelle avec profit, sur la plateforme officielle ou non, étant précisé que l'article L. 313-6-2 du code pénal ne sanctionne que les ventes « de manière habituelle ».

Règlementation des stages dans les métiers à horaires particuliers pour les mineurs

12253. – 13 juin 2024. – M. Ludovic Haye interroge Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation sur la question de la réglementation concernant les conditions d'exercice des stages en entreprise pour les élèves de formations en hôtellerie et restauration, mais également d'autres métiers aux horaires spécifiques comme la boulangerie/pâtisserie. En effet, l'objectif d'un stage ressort comme la découverte pleine et entière d'un métier, afin de savoir si ce métier correspond aux attentes, et de percevoir quelles sont les aptitudes à parfaire pendant le reste de la formation. Dès lors, il apparaît fondamental que toutes les réalités d'un métier soient abordées. En effet, les métiers de l'hôtellerie et de la restauration se caractérisent notamment par des horaires de soirée et un travail récurrent les dimanches, voire les jours fériés. Ainsi, et bien que les moeurs évoluent avec de nombreux salariés souhaitant bénéficier de ces périodes de repos, il semble déterminant, pour donner toutes les chances de réussite à un élève, de lui faire bénéficier d'un stage complet, comprenant toutes ces spécificités. La

règlementation actuelle, régie par l'article L. 3164-5 du code du travail, empêche les dérogations prévues à l'interdiction du travail le dimanche (L. 3132), de s'appliquer pour les mineurs stagiaires (sauf pour les plus de 16 ans en vertu de l'article R. 3163-1 du même code). Pourtant, une telle dérogation existe d'ores et déjà dans des domaines tels que les spectacles, le cinéma, ou encore la radiophonie (L. 7124-1 du code du travail). Pour toutes ces raisons, il souhaiterait savoir si elle a l'intention de faire évoluer cette réglementation particulièrement restrictive, par une souplesse dérogatoire laissée aux branches professionnelles, afin de familiariser les élèves avec des métiers certes contraignants, mais aux multiples sources de satisfaction et d'accomplissement de soi.

Obligation de souscrire une assurance garantie décennale pour les auto-entrepreneurs du secteur du bâtiment

12261. – 13 juin 2024. – **M. François Bonhomme** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur l'obligation de souscrire une assurance garantie décennale pour les auto-entrepreneurs artisans exerçant dans le bâtiment. Comme tous les professionnels de ce secteur, ils sont concernés par cette contrainte qu'ils oeuvrent à la conception, à la vente ou à la réalisation (maçonnerie, plomberie, électricité, carrelage, charpente, etc.). L'assurance décennale permet de couvrir la responsabilité de ces professionnels pendant dix ans (à partir de la date officielle de la fin des travaux) en cas de dommages mettant en péril la solidité générale de l'ouvrage, de dommages rendant l'ouvrage impropre à son utilisation ou encore de dommages intervenant sur des équipements indissociables du bâtiment. Il s'agit ainsi de protéger les clients d'éventuelles malfaçons importantes, des défauts de construction et des vices cachés. La loi n° 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises a prévu des contrôles accrus pour s'assurer que les professionnels respectent bien cette obligation d'assurance. En cas de non-respect, des sanctions importantes peuvent être appliquées : une amende jusqu'à 75000 euros, l'interdiction temporaire ou définitive d'exercer et une peine de six mois d'emprisonnement. La loi impose également aux professionnels de fournir à leurs clients des informations claires et précises concernant leur assurance décennale. Cela inclut la remise d'une attestation avant le début des travaux, mentionnant les coordonnées de l'assureur, le numéro de police d'assurance ainsi que la période de validité de la garantie. Malgré ce dispositif législatif, il semble que certains auto-entrepreneurs s'affranchissent de leur obligation de souscrire à une garantie décennale et mettent ainsi leurs clients en situation de risque (perte d'indemnisation) en cas de défaut sur l'ouvrage. Il souhaite savoir quelles dispositions - en particulier en matière de contrôles - elle compte prendre pour que la législation en vigueur soit strictement respectée.

EUROPE ET AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Assomption par la France de missions consulaires pour le compte d'autres pays à l'étranger

12190. – 13 juin 2024. – **M. Jean-Luc Ruelle** interroge **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'assomption par la France de missions consulaires pour le compte d'autres pays à l'étranger. Dans certains pays, le consulat de France assure la représentation administrative pour d'autres États, notamment de l'Union européenne, mais également d'Afrique. Par exemple, en Équateur, le consulat de France instruit les demandes de visa pour les personnes souhaitant se rendre en Belgique, au Burkina Faso, en République centrafricaine, en Côte d'Ivoire, à Djibouti, au Gabon, en Mauritanie et au Togo, et ce suivant la même procédure - liste des documents requis et rendez-vous - que pour venir en France. Il l'interroge sur les consulats concernés par ce partage des tâches, sur les pays au nom desquels la France assume certaines missions, ainsi que la nature de celles-ci. Il souhaiterait savoir s'il existe une évaluation du coût budgétaire, pour le réseau consulaire français, de cette prise en charge, ainsi que ses contreparties, qu'elles soient financières ou diplomatiques.

Gestion des dysfonctionnements du service France Consulaire

12213. – 13 juin 2024. – **Mme Évelyne Renaud-Garabedian** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur la gestion des dysfonctionnements constatés au sein du service France Consulaire. Depuis 2021, ce service répond gratuitement aux appels passés par les Français à l'étranger dans le but d'obtenir aide, information ou clarification en amont d'une démarche les concernant. Déployée dans près de 57 pays, cette plateforme libère les consulats d'une charge de travail importante et leur permet de se concentrer sur d'autres tâches. Néanmoins, certaines failles entachent aujourd'hui le bon fonctionnement de ce service : allongement des délais de traitement, impossibilité de joindre les agents, lenteur du système informatique, fiabilité et adaptabilité

des réponse aléatoires. Face à ces dysfonctionnements, une investigation menée par la direction interministérielle du numérique (DINUM) a été lancée le 1^{er} février 2024. Cette première phase - devant durer environ 9 semaines - consiste à explorer le vécu administratif des résidents et voyageurs français à l'étranger, à identifier et préciser les problèmes rencontrés dans les schémas actuels et à proposer des scénarii d'harmonisation et d'amélioration de la réponse en cohérence avec les besoins des usagers. Quatre mois après sa mise en phase d'investigation, elle lui demande quels sont les premiers résultats constatés et solutions envisagées pour que nos compatriotes puissent bénéficier pleinement du service France Consulaire. Elle l'interroge également sur une éventuelle date de restitution des travaux de cette première étape. Enfin, elle l'interpelle sur le calendrier de déploiement des phases suivantes (construction, accélération, transfert, pérennisation).

Versement aux conseillers principaux d'éducation du réseau de l'agence pour l'enseignement français à l'étranger de leur indemnité forfaitaire

12227. – 13 juin 2024. – **Mme Mathilde Ollivier** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'absence de versement aux conseillers principaux d'éducation (CPE) détachés au sein du réseau d'enseignement français à l'étranger de leur indemnité forfaitaire, pourtant instituée par un décret n° 91-468 du 14 mai 1991 toujours en vigueur. L'article 20 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires précise que « les fonctionnaires ont droit, après service fait, à une rémunération comprenant le traitement, l'indemnité de résidence, le supplément familial de traitement ainsi que les indemnités instituées par un texte législatif ou réglementaire ». Un décret n° 2002-1134 du 5 septembre 2002 est venu modifier les dispositions du décret 91-468 pour les personnels recrutés sur des emplois d'enseignement, d'éducation et d'administration visés à l'article D. 911-43-3 du code de l'éducation (dont font partie les conseillers principaux d'éducation), en précisant qu'un arrêté du ministre des affaires étrangères et du ministre chargé du budget en prévoira l'application à l'étranger. Cet arrêté est toujours en attente de publication, privant depuis de nombreuses années les personnels concernés du versement d'une indemnité prévue par la loi. Cette indemnité forfaitaire est pourtant versée aux personnels du même corps en poste en France, créant de facto une rupture d'égalité selon que l'on se trouve en France ou en détachement à l'étranger, à laquelle il conviendrait de remédier. Dans sa décision n° 458629 du 10 novembre 2022, le Conseil d'État a rappelé que tous les conseillers principaux d'éducation doivent percevoir l'indemnité forfaitaire prévue par le décret du 14 mai 1991 et confirmé que « le critère d'éligibilité au versement de cette indemnité est ainsi l'exercice des fonctions, indépendamment de la titularisation dans le corps des conseillers principaux d'éducation ». Veiller à l'application rapide et complète de la loi est un impératif démocratique et de responsabilité politique. Chaque disposition législative ou réglementaire qui demeure inappliquée est une marque de négligence vis-à-vis de nos concitoyens et de nos personnels détachés. Il est attendu à ce titre que le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui assure la tutelle de l'agence pour l'enseignement français à l'étranger (AEFE), chargée du versement des émoluments des agents mentionnés à l'article D. 911-43 du code de l'éducation, fasse usage de ses habilitations dans les plus brefs délais. Chaque ministère est responsable de la pleine application de la loi dans son périmètre et celle-ci s'entend aussi de l'adoption des mesures réglementaires nécessaires. Elle demande par conséquent à quelle date sera pris l'arrêté mentionné à l'article 4 du décret n° 2002-22 du 4 janvier 2002 relatif à la situation administrative et financière des personnels des établissements d'enseignement français à l'étranger et dont dépend toujours l'application des dispositions établies depuis 1991 et le versement de l'indemnité forfaitaire en faveur des conseillers principaux d'éducation relevant du ministre de l'éducation exerçant leurs fonctions à l'étranger.

Reconnaissance immédiate de l'État palestinien

12246. – 13 juin 2024. – **Mme Anne Souyris** alerte **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur l'urgence de reconnaître l'État palestinien. Le 10 mai 2024, l'organisation des nations unies (ONU) adoptait une résolution en faveur de l'admission de l'État de Palestine en tant que membre de plein droit de l'ONU par 143 voix pour, 9 voix contre et 25 abstentions. En 2014, Sénat et Assemblée nationale adoptaient une résolution invitant « le Gouvernement français à reconnaître l'État de Palestine en vue d'obtenir un règlement définitif du conflit ». 10 ans après l'adoption de la résolution par le Parlement, la France n'a toujours pas reconnu l'État de Palestine, reconnu aujourd'hui par 146 États à travers le monde. Face au péril génocidaire en Palestine, la reconnaissance de l'État de Palestine est une étape indispensable et urgente pour permettre la paix à travers une solution à deux États. Cette reconnaissance pourra permettre de garantir la tenue d'élections démocratiques, non réalisées depuis 2006 et ainsi d'entamer un dialogue entre les représentants palestiniens et israéliens. Elle lui

demande de reconnaître d'urgence l'État palestinien selon les frontières du 4 juin 1967. Elle lui demande également quelles mesures il entend mettre en place pour que la France impose un dialogue entre les représentants israéliens et palestiniens.

INDUSTRIE ET ÉNERGIE

Alerte sur le risque de fermeture de l'entreprise Imperiales Wheels

12203. – 13 juin 2024. – M. Fabien Gay appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de l'énergie sur la situation de l'entreprise Imperiales Wheels, située à Diors. La direction de l'entreprise Impériales Wheels s'est déclarée en cessation de paiements auprès du tribunal de commerce le jeudi 22 février 2024. Le 18 mars 2024, le tribunal de commerce de Villefranche-sur-Saône a autorisé une poursuite de la période d'observation par suite d'une commande passée par Stellantis, qui doit occuper les lignes de production jusqu'à la mi-juin 2024. Cependant, les difficultés financières de l'entreprise sont anciennes : après une longue période d'incertitude en 2021, le dernier rachat de l'entité remonte à 2022 par EDS Holding, au prix d'un important plan de sauvetage négocié, entraînant un plan social et une participation conséquente de l'État et des collectivités en termes d'aides publiques. Sur les 60 millions d'aide publiques, 5 millions apportées par la région et les 55 millions apportés par l'État, il faut constater que la dernière tranche de 15 millions n'a pas été versée à l'usine. Ce retard contribue à freiner les banques à investir dans la société pour moderniser l'appareil de production. Tout en reconnaissant l'impact de la hausse du coût de l'électricité et des matières premières sur la trésorerie de l'entreprise, le préfet de l'Indre justifie ce choix par des erreurs de gestion du repreneur. Cependant, cette mauvaise santé financière s'explique également par le comportement des donneurs d'ordres, Stellantis et Renault qui ont fait pression sur l'entreprise pour vendre à perte leurs productions tout en réduisant progressivement leurs commandes. Aussi, les investissements dans l'entreprise n'ont servi qu'à colmater les pertes, comme le soulignait le délégué syndical de la confédération générale du travail (CGT) de l'entreprise. Si Stellantis a annoncé une hausse de prix de 100 % jusqu'à la fin juin, date de fermeture de l'entreprise pour un changement de site, cet effort intervient trop tardivement. Alors que le Gouvernement ne cesse d'invoquer une réindustrialisation de la France, et que le président de la République a annoncé son ambition de faire de la France le pays leader en termes de véhicules électriques, la fermeture du dernier site de production de jantes « made in France », serait un symbole délétère. Il souhaiterait donc savoir ce que le Gouvernement entend faire pour conserver les emplois et les savoir-faire innovants de l'entreprise Imperiales Wheels sur le sol français.

Adaptation au changement climatique des parcs nucléaire et hydro-électrique au changement climatique

12287. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey rappelle à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de l'énergie les termes de sa question n° 11171 posée le 11/04/2024 sous le titre : "Adaptation au changement climatique des parcs nucléaire et hydro-électrique au changement climatique", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

INTÉRIEUR ET OUTRE-MER

Recrudescence des agressions envers les élus

12217. – 13 juin 2024. – M. Stéphane Sautarel attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur la recrudescence des agressions envers les élus. Alors que « s'en prendre aux élus, c'est s'en prendre à la République » selon les termes du garde des sceaux, ces dernières années le nombre d'agressions envers les élus n'a fait qu'augmenter. À l'initiative du Sénat une proposition de loi a été adoptée. En effet, la loi n° 2024-247 du 21 mars 2024 renforçant la sécurité et la protection des maires et des élus locaux vise, d'une part à renforcer les sanctions des auteurs de violences et d'injures envers les élus, d'autre part à faciliter l'accès aux dispositifs de protection fonctionnelle et d'assurance pour les élus et les candidats. Enfin, la loi vise à renforcer la prise en compte des réalités du terrain par les acteurs judiciaires et étatiques. Dans la pratique, les élus victimes souhaitent rester discrets et ne pas ébruiter les agressions dont ils ont été victimes. Or, l'élu est élu 365 jours par an et 24 heures sur 24. Ils sont en contact permanent avec les Français et sont le relai indispensable entre l'État et le peuple. Leur rôle doit être salué et ils doivent être protégés. Dans le département du Cantal, plusieurs élus se sont fait

agresser ou ont été menacés ces derniers jours. Le maire de Parlan a été menacé en raison du développement d'un projet éolien sur un terrain privé sur le territoire de sa commune. En outre, fait d'une violence assez rare, le maire de Saint-Étienne-de-Maurs a, dans la nuit du 15 au 16 mai 2024, reçu un cocktail molotov sur la fenêtre de sa maison. Ses réflexes ont permis d'éviter le pire. D'autres élus sont ou ont été menacés. Face à ces cas d'agressions, de plus en plus fréquents et de plus en plus violents, la loi du 21 mars 2024 doit être pleinement appliquée. Par ailleurs, il est nécessaire de systématiquement prendre en compte les dépôts de plainte des élus afin que la justice puisse se saisir rapidement des faits et faire le nécessaire pour protéger les élus. Alors que ces agressions se produisent dans un contexte sociétal de plus en plus tendu, il lui demande ce qu'il envisage de faire pour protéger les élus victimes de ces agressions et, en particulier, la diligence avec laquelle les forces de sécurité, police et gendarmerie, prennent en compte les plaintes, engagent les enquêtes. Il lui demande également d'envisager une meilleure articulation des dispositifs de sécurité avec la justice pour que les élus puissent exercer de manière sereine leur mandat.

Règles de liquidation des pensions du régime supplémentaire IRCANTEC pour les élus locaux

12229. – 13 juin 2024. – M. Philippe Bas appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur les conditions de versement des retraites des élus municipaux. L'article L. 2123-28 du code général des collectivités territoriales dispose que les élus qui perçoivent une indemnité de fonction sont affiliés au régime de retraite complémentaire de retraite institué au profit des agents non titulaires des collectivités locales. Il lui demande si un ancien maire peut demander à percevoir sa pension acquise au titre d'un mandat municipal et rester membre d'un conseil municipal sans percevoir d'indemnité.

Rapport de la Cour des comptes relatif à l'agence nationale des titres sécurisés

12242. – 13 juin 2024. – M. Jean-Pierre Bansard attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur le dernier rapport de la Cour des comptes relatif à l'agence nationale des titres sécurisés (ANTS), désormais nommée France Titres. Créée en 2007, dans le cadre de la dématérialisation des démarches de demande de titres sécurisés (certificat d'immatriculation des véhicules, passeports, cartes nationales d'identité et titres de séjour), l'ANTS a pour mission principale de répondre aux besoins des administrations de l'État en la matière et d'accompagner les usagers dans leurs démarches de demande de titres tout au long du processus : conception, fabrication, production et délivrance. Pour ce faire, l'ANTS dispose notamment d'un centre de contact citoyens (CCC). Encore méconnu, le CCC a pour rôle de guider les usagers dans leurs démarches en ligne et de répondre à leurs questions par courriel ou téléphone. Dans un rapport publié en avril 2024, la Cour des comptes a émis sept préconisations visant à améliorer le fonctionnement de l'agence. L'une d'entre elle est de renforcer la qualité du service rendu par le CCC. Il l'interroge sur les actions envisagées en suivi des recommandations faites par la Cour des comptes. Il souhaiterait d'une part, qu'une meilleure publicité du centre de contact destiné aux usagers soit faite ainsi que du numéro mis à disposition pour les usagers en outre-mer et à l'étranger. D'autre part, il souhaite que l'ensemble des usagers puisse bénéficier du suivi des étapes de production et d'une date indicative de livraison de leurs documents. Enfin, il lui demande si les membres du conseil d'administration de l'ANTS pouvaient être davantage sensibilisés aux problématiques des Français de l'étranger.

Motifs de non-expulsion des personnes en situation irrégulière interpellées par les forces de l'ordre à Mayotte

12245. – 13 juin 2024. – M. Saïd Omar Oili attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur le fait que les bilans de la lutte contre l'immigration clandestine de la police aux frontières de Mayotte indiquent qu'entre 2020 et 2023, sur 107 291 personnes en situation irrégulière interpellées par les forces de l'ordre, 20 % d'entre elles, soit 20 397 personnes, n'ont pas fait l'objet d'une reconduite à la frontière du territoire. Il souhaite donc connaître donc les motifs retenus justifiant de la non expulsion de ces personnes en situation irrégulière.

Situation préoccupante des ingérences étrangères à un mois de la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques

12268. – 13 juin 2024. – M. Khalifé Khalifé attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur la situation préoccupante des ingérences étrangères, à un mois de la tenue des jeux Olympiques et Paralympiques. Depuis plusieurs mois, les interférences étrangères visant à porter atteinte à notre cohésion sociale

et nationale se multiplient. Ces actes, allant de la panique créée et alimentée sur les réseaux sociaux concernant les punaises de lit aux tags antisémites d'étoiles de David bleues, en passant par la profanation du mur des Justes et les cercueils déposés devant la tour Eiffel ainsi que les tags de ces cercueils, ont tous un point commun : ils résultent d'ingérences étrangères. Les diverses interpellations des auteurs de ces faits ont démontré qu'il s'agissait d'opérations organisées, avec une mise à disposition de ressources financières pour les individus perpétrant ces actes, transformant la déstabilisation de la France en une action rémunérée. Face à ces ingérences scandaleuses, la réponse de l'État doit être ferme et implacable. En juillet 2024, le monde entier aura les yeux rivés sur la France lors des jeux Olympiques et Paralympiques, qui s'inscrivent dans un contexte diplomatique sensible où des athlètes de toutes nationalités prendront part aux différentes épreuves sportives. La tenue d'événements sportifs majeurs sur notre territoire, souvent marqués par de nombreux incidents, nous rappelle qu'aucun problème d'organisation n'est à exclure pour ces jeux Olympiques et Paralympiques. Ainsi, dans ce contexte de recrudescence des ingérences impliquant des puissances étrangères, des perturbations sont à craindre et la nécessité de les prévenir s'impose. Aussi, il l'interroge sur les mesures concrètes qu'il compte mettre en place afin d'éviter que l'organisation et le déroulement des jeux Olympiques et Paralympiques ne soient affectés par les ingérences étrangères.

Conditions d'installation des arrêts de bus

12273. – 13 juin 2024. – Mme **Christine Herzog** attire l'attention de M. le **ministre de l'intérieur et des outre-mer** sur la législation concernant l'installation des arrêts de bus. Les Assises de la mobilité ont mis en exergue la nécessité de favoriser les mobilités douces et de limiter l'usage de la voiture individuelle par des personnes seules, en développant les transports en commun dans tous les territoires. Lors de ses visites dans les communes, il lui a été demandé quelles sont les conditions d'installation des arrêts de bus et quelle est la distance qui doit exister entre deux arrêts. Elle lui demande donc de bien vouloir lui rappeler la législation en la matière.

Demande de classement en catastrophe naturelle par la commune de Presles-en-Brie

12277. – 13 juin 2024. – M. **Aymeric Durox** rappelle à M. le **ministre de l'intérieur et des outre-mer** les termes de sa question n° 10123 posée le 15/02/2024 sous le titre : "Demande de classement en catastrophe naturelle par la commune de Presles-en-Brie", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

2720

JUSTICE

Non-respect du principe « extraditer ou juger » et causes de la non-performance prolongée de l'obligation de quitter le territoire de la France

12259. – 13 juin 2024. – Mme **Nathalie Goulet** interroge M. le **garde des sceaux, ministre de la justice** sur le non-respect prolongé du principe « extraditer ou juger » et les causes de la non-performance prolongée d'une obligation de quitter le territoire de la France (OQTF) qui affectent négativement les relations de la France avec son partenaire clé en Asie centrale, le Kazakhstan. Elle, qui a présidé le groupe d'amitié France Asie centrale, a eu connaissance du feuilleton judiciaire concernant un ancien banquier en fuite dans l'hexagone et accusé par son pays de détournement de fonds. Il avait été inculpé à Paris en octobre 2020 pour abus de confiance aggravé et blanchiment d'argent, et placé sous contrôle judiciaire, dans le cadre d'une information judiciaire. Celle-ci avait été ouverte le 2 avril 2018 à la suite d'une plainte et d'une dénonciation officielle en juillet 2017 des autorités kazakhes, fondées sur le principe « extraditer ou juger ». Cet ancien banquier est accusé d'avoir détourné 7,5 milliards de dollars. Compte-tenu des faits avérés de fraude et de blanchiment d'argent, la Cour de cassation a invalidé le 23 mai 2023 l'annulation des poursuites judiciaires visant cet ancien banquier kazakh, entraînant la reprise des poursuites du moins en théorie. Dans le même temps, en novembre 2023, le tribunal administratif de Paris a ordonné à cet individu de quitter le territoire français dans un délai de 30 jours, dont il a été fait appel, en principe non suspensif. L'enquête judiciaire sur l'abus de confiance aggravé et blanchiment d'argent n'a pas progressé depuis 2020. Le 9 avril 2024, a été promulguée la loi n° 2024-321 autorisant la ratification du traité d'entraide judiciaire en matière pénale entre la République française et la République du Kazakhstan, facilitant notamment les demandes d'extradition. Elle lui demande s'il entend rendre effectives les conventions judiciaires entre la France et le Kazakhstan et notamment appliquer les décisions qui concernent un de ses ressortissants.

Évolution de la pension alimentaire

12264. – 13 juin 2024. – M. Cédric Chevalier souhaite appeler l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice sur l'évolution de la contribution à l'entretien et à l'éducation de l'enfant (CEEE), plus communément désignée sous l'expression « pension alimentaire ». En application de l'article 371-2 du code civil, « Chacun des parents contribue à l'entretien et à l'éducation des enfants à proportion de ses ressources, de celles de l'autre parent, ainsi que des besoins de l'enfant. ». Cette disposition semble impliquer que chaque parent doit, en transparence, communiquer à l'autre parent l'évolution de ses ressources (revenus ou charges), et que cette obligation de communication concerne autant le parent créancier que le parent débiteur de la contribution. Ainsi, on peut penser que si le parent débiteur d'une pension voit ses ressources progresser de manière significative (au moins 20 %), il doit en informer l'autre parent, afin que la contribution alimentaire soit revue à la hausse. À l'inverse, l'augmentation des ressources du parent bénéficiaire d'une pension doit être signalée au parent créancier et doit conduire à une diminution de la contribution. Cette révision doit non seulement prendre la forme d'une augmentation/diminution de la pension, mais aussi d'une nouvelle clé de répartition concernant les dépenses exceptionnelles. À titre d'exemple, s'il est convenu, à un instant T, que les dépenses exceptionnelles sont réparties à parts égales entre les parents (50-50), une évolution de la pension, à T+1, peut conduire à une nouvelle répartition de ces frais exceptionnels (60-40 par exemple). Par conséquent, il lui demande de bien vouloir confirmer l'ensemble de cette analyse et d'indiquer les conséquences juridiques qui s'attachent à une non-communication financière par l'un des parents. Si le parent obtient communication des ressources de l'autre parent, par une injonction judiciaire ou par le recours à l'article L111 du livre des procédures fiscales, il souhaite savoir si la prescription débute à compter du moment où le créancier/débiteur de la pension a eu communication des revenus de l'autre parent, en application de l'article 2224 du code civil.

LOGEMENT

Revalorisation du forfait charges de l'aide personnalisée au logement

12252. – 13 juin 2024. – M. Didier Mandelli attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé du logement sur la réévaluation du forfait charges de l'aide personnalisée au logement (APL). Depuis 2017, le Gouvernement a choisi de faire des économies sur les APL pour atteindre ses objectifs de réduction du déficit budgétaire. Selon le rapport de la Cour des comptes de juillet 2023, les trois aides personnelles au logement (allocation de logement familiale (ALF), allocation de logement sociale (ALS) et aide personnalisée au logement) sont versées à six millions de ménages, un ménage sur cinq, soit 600 000 ménages de moins qu'en 2020. Les APL restent un outil majeur de redistribution de la politique du logement. Selon le ministère en charge du logement, en 2022, elles permettaient de réduire en moyenne la part des dépenses des ménages pour leur logement de 33,2 % à 18,9 %. Partie intégrante des APL, le forfait charges prévu à l'article D.823-16 du code de la construction et de l'habitation a été conçu pour soutenir les ménages dans le paiement de leurs charges locatives. Or, ce dernier n'a été que peu revalorisé depuis 2006. Pour une personne seule ou un couple, il s'élève à moins de 60 euros. De sorte que dans le contexte actuel de forte inflation et d'augmentation du coût de l'énergie, ce dispositif apparaît en décalage avec l'évolution du coût de la vie. L'association consommation, logement, cadre de vie (CLCV) alerte aujourd'hui sur la nécessité de revaloriser ce forfait à 100 euros par mois afin qu'il puisse couvrir 30 % des charges locatives. Aussi, il demande au Gouvernement les suites qu'il entend donner à cette demande.

MER ET BIODIVERSITÉ

Impact de la prédation du grand cormoran sur les populations de poissons

12223. – 13 juin 2024. – M. Serge Méry attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé de la mer et de la biodiversité sur les conséquences de la prolifération du grand cormoran pour les populations de poissons des cours d'eau et des plans d'eau de Dordogne. Le grand cormoran, dont le régime alimentaire est piscivore, est une espèce autochtone protégée au niveau national depuis les années 1970. Les effectifs étaient alors très faibles (environ 15 000). Ils ont augmenté jusqu'aux années 2010 où ils se sont stabilisés autour de 100 000. Ces dernières années, le cormoran ne cesse de proliférer en France. Afin de contrôler l'impact que le grand cormoran occasionne sur les poissons, un système dérogatoire à la protection stricte permet de mener des opérations de destruction. C'est l'arrêté ministériel cadre

du 26 novembre 2010 qui fixe les conditions et limites dans lesquelles les dérogations aux interdictions de destruction peuvent être accordées. Il est complété par un arrêté pris tous les 3 ans, qui fixe les plafonds départementaux dans les limites desquelles les dérogations peuvent être accordées. L'arrêté, couvrant la période 2022/2025, a été publié le 1^{er} octobre 2022. Il exclut les cours d'eau et les plans d'eau des dérogations possibles aux interdictions de destruction. Les seules dérogations accordées concernent la protection des piscicultures, dans 58 départements. En Dordogne, d'après la fédération départementale de la pêche, les effectifs de cormorans semblaient s'être stabilisés autour de 1 500 individus jusqu'au début des années 2000. Depuis l'interdiction des tirs de régulations en rivière, leur nombre a fortement augmenté, la population de cormorans du département étant évaluée à 3 000 individus pour l'hiver 2023-2024. Avec une consommation journalière de poissons d'un cormoran hivernant estimée à 425 g par jour et par oiseau, la prédation hivernale sur une période de 6 mois est de 229 500 kg de poissons. L'impact de ce prélèvement sur les populations de poissons des cours d'eau et des plans d'eau de Dordogne peut donc être considéré comme extrêmement conséquent. Les conséquences pour la filière piscicole sont également alarmantes. Le plafond départemental des dérogations à l'interdiction de destruction de grands cormorans pouvant être accordées est très insuffisant, avec seulement 100 individus par an. La perte de chiffre d'affaires due au déficit de production, calculée pour l'année 2018, varie de 2 700 à 4 000 euros par hectare selon les exploitants laissant un résultat brut d'environ 1 500 euros /ha. Avec un total de charges de production dépassant les 1 000 euros/ha, il en résulte une très faible marge bénéficiaire. Ce phénomène s'est encore accentué en 2024, ce qui pourrait rapidement causer la mise en faillite de nombreuses entreprises d'aquaculture. Au regard de ces éléments, de l'importance des dégâts causés par le grand cormoran sur la faune piscicole, les tirs de régulation à l'échelle du territoire métropolitain sont indispensables au maintien de la diversité et de la densité des peuplements de poissons sans que cela ne porte préjudice à la dynamique des populations du grand cormoran. Aussi, il lui demande d'autoriser à nouveau la régulation de la population du grand cormoran.

Obligations appliquées à la gestion des sédiments issus du dragage des canaux

12284. – 13 juin 2024. – **Mme Nadia Sollogoub** rappelle à **M. le secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé de la mer et de la biodiversité** les termes de sa question n° 09251 posée le 30/11/2023 sous le titre : "Obligations appliquées à la gestion des sédiments issus du dragage des canaux", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

2722

NUMÉRIQUE

Campagne de communication sur la fermeture du réseau cuivre

12228. – 13 juin 2024. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée du numérique** sur les conséquences de la fermeture du réseau cuivre pour les usagers. Initiée le 31 janvier 2024, la fermeture complète du réseau cuivre par l'opérateur historique devrait être achevée en 2030. Il en résultera la suppression du raccordement de nombreux foyers et nombreuses entreprises au réseau ADSL (plusieurs millions de lignes) avec, pour principale alternative haut débit, un raccordement à la fibre optique. Cet important chantier pourrait coûter environ 15 milliards d'euros aux entreprises et particuliers, à raison d'une opération estimée à 1500 euros par ligne pour un total de 10 millions de lignes cuivre (pour 4 millions d'entreprises concernées selon l'autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse -ARCEP). L'expérimentation de la fermeture du réseau cuivre par l'opérateur historique menée à Voisins-le-Bretonneux, a montré que 10 % des utilisateurs ont été déconnectés du réseau ADSL sans avoir migré, auparavant, vers le réseau fibre, malgré une importante campagne de communication. L'avis rendu par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale sur le projet de loi de finances pour 2024 souligne que « ce taux risque mécaniquement d'être plus important lors du passage à l'échelle de la fermeture ». En outre, tous les usagers actuels de l'ADSL et du réseau téléphonique commuté (RCT), notamment les établissements recevant du public (dont le système d'alerte de secours dépend généralement du RCT), ne pourront pas être raccordés au réseau fibre optique. Il convient donc de trouver une solution haut débit alternative alors que l'ARCEP estime, dans sa décision n° 2023-2802 du 14 décembre 2023, que « les offres d'accès proposées par le satellite, le Wi-Fi, le très haut débit THD radio et la 4G ou la 5G fixe ne sont pas substituables aux offres d'accès local fondées sur les réseaux filaires ». Enfin, les entreprises du secteur s'inquiètent des pratiques commerciales que pourrait adopter l'opérateur historique dans ce contexte de transition et en l'absence de la bonne information des usagers concernant le calendrier et les implications de la fermeture du réseau cuivre. En effet, elles soulignent que

l'opérateur historique pourrait récupérer par « effet réflexe » des clients nouveaux usagers du réseau fibre à échéance. Il souhaite donc savoir si le Gouvernement compte mener une campagne d'information à destination des usagers expliquant clairement les implications de la fermeture du réseau cuivre.

Investissements coordonnés pour l'intelligence artificielle

12243. – 13 juin 2024. – M. David Ros attire l'attention de Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée du numérique au sujet de l'évolution des investissements consentis dans l'intelligence artificielle (IA), et de la coordination avec nos partenaires européens à ce sujet. Ces derniers mois, plusieurs rapports ont appelé le Gouvernement à investir massivement dans l'intelligence artificielle - en particulier, le rapport du comité IA, remis le 13 mars 2024, puis celui de la Cour des comptes européenne, du 29 mai 2024. Leurs auteurs ont souligné respectivement que la France devait consacrer « 5 milliards d'euros par an » (0,3 % des dépenses publiques) sur cinq ans à l'IA, et que l'Union européenne n'avait « pas réussi à doper suffisamment les investissements » pour « faire jeu égal avec les leaders mondiaux du secteur », par manque d'ambition et de coopération. Ainsi, il lui demande si le Gouvernement entend suivre les différentes recommandations pour soutenir le développement de l'IA considérant les intérêts économiques, sociaux, environnementaux et militaires à ce sujet et de quelle manière le Gouvernement souhaite l'inscrire dans une démarche européenne.

PERSONNES ÂGÉES ET PERSONNES HANDICAPÉES

Situation des parents séparés ou divorcés dont l'un des enfants est handicapé

12198. – 13 juin 2024. – Mme Marie-Jeanne Bellamy attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées sur la situation des parents séparés ou divorcés dont l'un des enfants est handicapé. Selon l'article L.513-1 du code de la sécurité sociale, les prestations familiales sont, sous réserve des règles particulières à chaque prestation, dues à la personne physique qui assume la charge effective et permanente de l'enfant. En cas de résidence alternée d'un enfant au domicile de chacun des parents à la suite d'une séparation ou d'un divorce, les parents peuvent désigner un allocataire unique pour les allocations familiales ou demander à ce qu'elles soient partagées. Dans un arrêt du 21 juillet 2017 (n° 398563), le Conseil d'État a considéré que les enfants en situation de garde alternée devaient être pris en compte pour le calcul de l'aide personnalisée au logement (APL) sollicitée le cas échéant, par chacun des deux parents. Ce principe de partage des allocations familiales n'est cependant pas appliqué aux autres prestations familiales, pour lesquelles le principe de l'allocataire unique prédomine. L'enfant ne peut être rattaché administrativement qu'à l'un ou l'autre de ses parents, indépendamment du temps qu'il passe réellement auprès de l'un ou de l'autre. Ainsi, en matière d'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH), l'allocation est versée à celui des parents qui bénéficie des allocations familiales ou, si aucun des deux parents n'était allocataire avant la séparation pour ces enfants, au premier des parents qui en fait la demande. Un des deux parents se retrouve ainsi dépourvu de toute aide, ce alors même qu'il assume pourtant, de manière alternée, la charge effective de l'enfant. Quant à la prestation de compensation du handicap (PCH), et dans le cadre du droit d'option ouvert depuis le 1^{er} avril 2008, elle est attribuée au parent qui bénéficie de l'AEEH, et ne pourra prendre en charge les frais auxquels sont soumis les deux parents séparés que sur la base d'un compromis écrit entre les deux. Or, ce compromis est impossible à obtenir en cas de séparation conflictuelle. Il en est de même de la possibilité ouverte aux parents de demander conjointement une alternance de l'allocataire. On soulignera enfin, qu'en cas d'option entre le complément AEEH et la PCH, seul le parent allocataire est consulté. Dans une réponse à une question orale publiée le 10 mars 2021 (JO Sénat p.15486 QO n° 1449S), le Gouvernement a affirmé son souhait, en cas de garde alternée, de « répartir entre deux parents séparés le bénéfice de ces allocations », et précisé « travailler sur ces questions complexes ». Aussi, trois ans plus tard, elle souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement a pris ou compte prendre pour remédier à cette injustice qui porte préjudice aux enfants en situation de handicap qui bénéficient d'une garde alternée.

Dégradation de la situation financière des établissements publics d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes

12251. – 13 juin 2024. – Mme Patricia Schillinger attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées sur la dégradation de la situation financières des établissements publics d'hébergement pour personnes âgées et

dépendantes (EHPAD). Selon la fédération hospitalière de France, 85 % des EHPAD publics ont terminé l'année 2023 en déficit, alors que, quatre ans plus tôt, ils connaissaient une situation relativement équilibrée. Cette dégradation financière des EHPAD impacte leur capacité de recrutement et la qualité des soins ainsi que la prise en charge des résidents. Or, avec le vieillissement de la population, il est crucial d'assurer la pérennité de ces établissements et de veiller au maintien de solutions abordables pour toutes les familles. Face à l'aggravation de la situation budgétaire de ces établissements, du fait notamment du contexte inflationniste, le Gouvernement a, dans la loi n° 2023-1250 du 26 décembre 2023 de financement de la sécurité sociale, mis en place dans chaque département un fond d'urgence de 100 millions d'euros ainsi qu'une commission de suivi des établissements en difficulté. En dépit de cet engagement, la situation de nombreux établissements reste préoccupante. C'est le cas de l'EHPAD alsacien : « Le Castel Blanc » de Masevaux-Niederbruck, dont les finances sont exsangues avec des ressources qui ne suffisent plus à absorber l'ensemble de ses dépenses. Alors que le déficit a augmenté de 60 % environ pour l'ensemble des EHPAD publics, y compris ceux qui jusque-là ne connaissaient pas de difficultés financières, et face aux complications que cette situation engendre, ces établissements réclament des mesures de soutien supplémentaires. En ce sens, le Gouvernement a annoncé récemment une augmentation de 5 % des moyens financiers accordés aux EHPAD publics. Si cette initiative va dans le bon sens, elle ne permet toutefois pas aux établissements de résorber leur déficit, principalement dû à des tarifs d'hébergement insuffisants et dont la maîtrise appartient aux conseils départementaux. En conséquence, elle lui demande quelles mesures envisage-t-il pour améliorer durablement la situation financière des EHPAD publics.

Développement des résidences de répit partagé

12266. – 13 juin 2024. – Mme Monique Lubin attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées sur l'engagement pris par le Gouvernement en faveur du développement de résidences de répit et de vacances partagés. Il s'agit de permettre au binôme aidant/aidé, voire à sa famille, en dehors de tout sentiment de culpabilité ou d'abandon, de partager en un même lieu des moments de répit. La mise en place d'un environnement sécurisé et adapté tout autant à l'accompagnement médico-social des personnes âgées, handicapées ou malades, qu'aux besoins touristiques ou de loisirs de leurs aidants, est pour ce faire nécessaire. Le répit partagé constitue une attente forte des quelques 10 millions de nos concitoyens, dénommés aidants, qui accompagnent au quotidien, au domicile, un proche âgé en perte d'autonomie, en situation de handicap ou encore atteint de maladie chronique invalidante. À cet égard, la nouvelle stratégie nationale 2023/2027 « Agir pour les aidants - 2e stratégie de mobilisation et de soutien » portait l'ambition de « renforcer l'offre et l'accès au répit », ce qui confortait le bien-fondé des solutions d'accueil proposées par le concept de répit partagé du binôme aidants/aidés. Pour soutenir le développement des résidences de répit partagé, un amendement aux lois de finances 2023 et 2024 a été porté et soutenu dans une démarche transpartisane au Sénat. Il avait pour objet de garantir la création dans plusieurs départements, 5 en principe dans un premier temps, de résidences de répit et vacances partagés. Il s'agissait d'ouvrir la voie à l'engagement sans délai de la mise en oeuvre opérationnelle de création de ces premières résidences qui pourraient ainsi bénéficier à plus de 25 000 personnes, soit 12 500 binômes « aidants/aidés » pour des séjours de vacances. Au cours des débats sur le projet de loi de finances pour 2024 qui se sont tenus au Sénat en décembre 2023, la ministre des solidarités et des familles de l'époque s'est engagée au nom de son Gouvernement à débloquer les crédits nécessaires pour permettre aux premières résidences de répit partagé de voir le jour. De même, dans le cadre d'un petit-déjeuner informel qui s'est tenu le 4 avril 2024 au Sénat, la ministre déléguée en charge des personnes âgées et des personnes handicapées a confirmé par la voix de sa conseillère en charge du virage domiciliaire, de la lutte contre la maltraitance et de la prévention de la perte d'autonomie, l'engagement des pouvoirs publics à promouvoir - dès 2024 - la concrétisation de projets de résidences de répit partagé. Il s'agissait de financer 5 projets de résidence de répit et vacances partagés. Et ce, au rythme de 2 par an dès la circulaire budgétaire 2024. Cet engagement a également été confirmé dans les échanges avec la direction de cabinet de la ministre. Pour rappel, il s'agit d'une enveloppe de 7,5 millions euros (1,5 million euros par projet) au titre des charges de fonctionnement de ces structures médico-sociales. Néanmoins la circulaire budgétaire aux agences régionales de santé (ARS) du 31 mai 2024 qui concerne les établissements et services médico-sociaux ne contient aucune indication de cet engagement politique. Ni dans le texte principal, ni dans les annexes. Il y a pourtant un paragraphe sur le répit qui aurait pu/dû permettre d'y inscrire cet engagement politique. Les ARS et la caisse nationale de solidarité pour l'autonomie (CNSA) n'ont à ce jour pas reçu de consignes sur le sujet et n'agiront pas sans ordres. Elle lui demande donc quand la CNSA et les ARS seront officiellement informées de cet engagement pour que les appels à projets soient lancés dès 2024 dans les premières régions concernées, puis en 2025 et 2026.

Création de résidences de répit partagé

12269. – 13 juin 2024. – **M. Alain Duffourg** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées** sur l'engagement pris par le Gouvernement en faveur des résidences de répit et de vacances partagés. Ces résidences permettraient au binôme aidant-aidé de partager en un même lieu des moments de répit, dans un environnement sécurisé et adapté à l'accompagnement médico-social des personnes âgées, handicapées ou malades, ainsi qu'aux besoins touristiques ou de loisirs de leurs aidants. Le répit partagé est une attente forte de 10 millions d'aidants qui accompagnent au quotidien, à domicile, un proche âgé en perte d'autonomie, en situation de handicap ou atteint d'une maladie chronique invalidante. La nouvelle stratégie nationale 2023-2027 « Agir pour les aidants - 2e stratégie de mobilisation et de soutien » portait l'ambition de « renforcer l'offre et l'accès au répit » et confortait ainsi le bien-fondé des solutions d'accueil proposées par le concept de répit partagé du binôme aidants-aidés. Pour soutenir le développement des résidences de répit partagé, un amendement aux lois de finances pour 2023 et pour 2024 a été porté et soutenu dans une démarche transpartisane au Sénat. Il avait pour objet de garantir la création, dans un premier temps, de cinq résidences de répit et vacances partagés, dans plusieurs départements, dont le Gers. Il s'agissait d'ouvrir la voie à l'engagement, sans délai, de la mise en oeuvre opérationnelle de la création de ces premières résidences qui pourraient ainsi bénéficier à plus de 25 000 personnes, soit 12 500 binômes aidants-aidés. Au cours des débats au Sénat sur le projet de loi de finances pour 2024, la ministre des solidarités s'était engagée à débloquer les crédits nécessaires pour permettre aux premières résidences de répit partagé de voir le jour. De même, lors d'une rencontre informelle au Palais du Luxembourg en avril 2024, le ministère délégué en charge des personnes âgées et des personnes handicapées a confirmé l'engagement des pouvoirs publics à promouvoir dès 2024, la concrétisation des projets de résidences de répit partagé. Il s'agit de financer cinq projets de résidence de répit et vacances partagés, au rythme de deux par an, dès la circulaire budgétaire 2024 qui prévoit une enveloppe de 7,5 millions d'euros, soit 1,5 million d'euros par projet, au titre des charges de fonctionnement de ces structures médico-sociales. Néanmoins, la circulaire budgétaire aux agences régionales de santé (ARS) du 31 mai 2024 concernant les établissements et services médico-sociaux ne contient aucune indication de cet engagement, alors qu'un paragraphe sur le répit partagé aurait pu, pourtant, y figurer. Les ARS et la caisse nationale de solidarité pour l'autonomie (CNSA) n'ont à ce jour pas reçu de consignes sur le sujet et n'agiront pas sans ordres. Il lui demande donc de lui confirmer les mesures qu'elle entend prendre et les délais dans lesquels la CNSA et les ARS seront officiellement informées de cet engagement, afin que les appels à projets soient lancés dès 2024 dans les premières régions concernées, puis dans les années suivantes.

Résidences de répit et de vacances partagés

12275. – 13 juin 2024. – **Mme Corinne Féret** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées** sur l'engagement pris par le Gouvernement en faveur du développement des résidences de répit et de vacances partagés. En pratique, il s'agit de permettre au binôme aidant-aidé, voire à sa famille, en dehors de tout sentiment de culpabilité ou d'abandon, de partager en un même lieu des moments de répit. La mise en place d'un environnement sécurisé et adapté tout autant à l'accompagnement médico-social des personnes âgées, handicapées ou malades, qu'aux besoins touristiques et de loisirs de leurs aidants, est pour ce faire nécessaire. Le répit partagé constitue une attente forte de tous ceux, dénommés aidants, qui accompagnent au domicile et au quotidien un proche. La stratégie nationale 2023-2027 « Agir pour les aidants - 2e stratégie de mobilisation et de soutien » porte l'ambition de « renforcer l'offre et l'accès au répit », ce qui conforte le bien-fondé des solutions d'accueil proposées par le concept de répit partagé du binôme aidant-aidé. Pour soutenir la création de résidences dans plusieurs départements, 5 en principe dans un premier temps, un amendement aux lois de finances pour 2023 et 2024 a été porté et soutenu dans une démarche transpartisane au Sénat. Au cours des débats en décembre 2023, la ministre des solidarités et des familles s'était engagée à débloquer les crédits nécessaires pour permettre aux premières résidences de voir le jour. Il y a encore quelques semaines, la conseillère en charge de ces questions auprès de la ministre déléguée en charge des personnes âgées et des personnes handicapées confirmait l'engagement des pouvoirs publics à favoriser la concrétisation de projets de résidences de répit partagé, au rythme de 2 par an dès la circulaire budgétaire 2024. Cependant, la circulaire budgétaire aux agences régionales de santé (ARS) du 31 mai 2024, qui concerne les établissements et services médico-sociaux, ne contient aucune indication de cet engagement politique. Ni dans le texte principal, ni dans les annexes. À ce jour, la caisse nationale de solidarité pour l'autonomie (CNSA) et les agences régionales de santé (ARS) n'ont donc reçu aucune consigne sur le sujet et n'agiront pas sans ordres. On compte plus de 11 millions d'aidants familiaux en France, soit un Français sur cinq. 7 aidants sur 10 refusent l'idée d'un placement définitif de leur proche aidé et aspirent à ce qu'un droit au répit

partagé soit effectif. Dans le Calvados comme ailleurs, des projets novateurs de résidences pourraient voir le jour si l'État confirmait bien son engagement et donc ses financements. Ce faisant, elle souhaiterait savoir quand la CNSA et les ARS seront officiellement informées des engagements pris, ceci afin que les appels à projets soient lancés dès 2024 dans les premiers territoires concernés, puis en 2025 et 2026.

Montant de l'allocation adulte handicapé

12289. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey rappelle à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées les termes de sa question n° 11175 posée le 11/04/2024 sous le titre : "Montant de l'allocation adulte handicapé", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

PREMIER MINISTRE

Positions de la France quant à la situation dans l'est de la République démocratique du Congo et au rôle du Rwanda

12206. – 13 juin 2024. – M. Rachid Temal interroge M. le Premier ministre sur les positions de la France quant à la situation dans l'est de la République Démocratique du Congo et au rôle du Rwanda. Au travers de deux rapports adressés au président du Conseil de sécurité des Nations Unies en date du 13 juin 2023 et 15 décembre 2023, le Groupe d'experts sur la République du Congo fait état « d'interventions directes et de renforts de troupes de la Force de défense rwandaise en République Démocratique du Congo, en particulier dans les territoires de Masisi, de Rutshuru et de Nyiragongo » et de « l'appui continu de la Force de défense rwandaise au Mouvement du 23 mars ». Ces rapports démontrent bien que le Mouvement du 23 mars (M23) accompagné de ses alliés et ses partenaires mènent des actions de pillages, de meurtres et de viols à grande échelle dans l'est de la République Démocratique du Congo. Au regard de ces deux rapports la France ne peut rester sans agir. S'il a bien pris note des prises de position du Président de la République, de la diplomatie française et de l'Union européenne, elles lui paraissent très insuffisantes en l'état. En effet, au regard de la situation, exhorter le Rwanda à « cesser tout soutien » aux rebelles congolais du Mouvement du 23 mars à « retirer ses forces » du pays est nécessaire mais ne peut constituer une réponse aboutie. La France doit aller plus loin en demandant la suspension de l'accord entre l'Union Européenne et le Rwanda. Cette action forte aurait deux vertus. D'abord de contraindre le Rwanda à cesser son soutien au M23 et ses actions en République démocratique du Congo. Ensuite de tenir rapidement une conférence internationale sur l'avenir du République démocratique du Congo, géant de la Francophonie, et de la région des grands lacs. Aussi, il souhaite savoir quand le Gouvernement entend demander la suspension de cet accord.

SANTÉ ET PRÉVENTION

Recrudescence de la dengue

12200. – 13 juin 2024. – Mme Mireille Jouve appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur le chiffre inquiétant de cas importés de dengue. Selon des données de santé publique France, du 1^{er} janvier au 30 avril 2024 on a comptabilisé en métropole 2 166 cas, contre 128 en moyenne sur la même période les cinq années précédentes. On en dénombrait 2 019 pour tout 2023, ce qui constituait alors un record. La dengue est une arbovirose transmise par les moustiques tigres (*aedes albopictus*). Ces moustiques sont désormais implantés dans 78 départements et le risque est grand de voir exploser le nombre de cas autochtones pendant leur période d'activité, qui court du 1^{er} mai au 30 novembre. En effet, un porteur du virus, même asymptomatique, peut le transmettre via une piqûre de moustique dans un rayon de 150 mètres. Si les symptômes de la dengue sont le plus souvent de type grippal et s'avèrent bénins, ils demeurent toutefois invalidants et peuvent se compliquer de formes hémorragiques. Alors que les jeux olympiques 2024 de Paris vont favoriser le brassage de populations en pleine saison du moustique tigre, elle lui demande comment il compte lutter contre la menace sanitaire non négligeable de la propagation de la dengue.

Prévalence du tabagisme

12201. – 13 juin 2024. – Mme Mireille Jouve appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur la prévalence du tabagisme en France. Dans son « bulletin épidémiologique hebdomadaire » du 28 mai 2024, santé publique France a publié une « analyse régionale du tabagisme quotidien des adultes en France en 2021 ». En France métropolitaine, les prévalences régionales en 2021 variaient ainsi de 20,6 % à 33,2 % chez les hommes et de 19,1 % à 26,6 % chez les femmes. En moyenne, c'est plus d'un Français sur quatre qui fume quotidiennement. Bien que ce chiffre reste stable depuis plusieurs années, après une baisse entre 2016 et 2019, la France détient le triste record de la prévalence du tabagisme la plus élevée en Europe occidentale. Au-delà des disparités régionales, les inégalités sociales demeurent très marquées sur tout le territoire. Les personnes aux plus faibles revenus et celles ayant les niveaux de diplôme les moins élevés ont un risque nettement accru de fumer quotidiennement. La consommation de tabac étant la première cause de mortalité évitable, elle lui demande comment il entend réinstaller une tendance à la baisse et adapter les politiques de prévention et d'aide au sevrage pour les populations socio-économiquement défavorisées.

Campagne d'arbitrages tarifaires de soins de 2024

12211. – 13 juin 2024. – M. Thierry Meignen attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention au sujet de la campagne d'arbitrages tarifaires de soins de 2024 qui met les établissements de santé privés français dans une situation financière difficile. En effet, les ressources allouées cette année pour les activités de médecine, chirurgie et obstétrique (MCO) atteignent 4,3 % pour les hôpitaux publics et se limitent à 0,3 % pour les cliniques. Cette attribution est insuffisante pour les secteurs concernés, qui réclamaient jusqu'à 10 % de hausse pour compenser l'inflation. Ainsi, la situation des cliniques privées françaises est de plus en plus précaire, avec un déficit estimé à 60 % en 2024, contre 40 % actuellement. De plus, ces établissements dépendent à 92 % de l'assurance maladie. Nonobstant, l'absence de financements de la part de l'État, notamment en ce qui concerne l'accord social majoritaire qui a pourtant été plébiscité par le Gouvernement et signé avec la confédération française démocratique du travail (CFDT) et l'union nationale des syndicats autonomes (UNSA), empêche la revalorisation des professionnels de santé. Cette situation est problématique pour les établissements de santé privés, qui représentent 35 % de l'activité hospitalière française et assurent un maillage territorial local important pour l'accès aux soins. Ainsi, la revalorisation de la répartition dans le cadre de la campagne tarifaire de soins de 2024 entre établissements de santé privés et publics apparaît comme un sujet capital afin d'assurer, après le Covid, la pérennité du système de santé français imbriqué dans un cercle vicieux inextricable. L'affaiblissement de l'hôpital privé risque d'entraîner des répercussions néfastes sur le fonctionnement de l'hôpital public provoquant un retard de soins global et un surplus de patients que celui-ci ne pourra assumer. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement en la matière.

Allongement des listes d'attente pour l'obtention de rendez-vous orthophoniques

12218. – 13 juin 2024. – M. Guillaume Chevrollier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur l'allongement des listes d'attente pour l'obtention de rendez-vous orthophoniques. Les délais d'obtention de rendez-vous auprès de certains professionnels de santé apparaissent comme étant excessivement longs. Selon la spécialité et le professionnel, il peut être communément relevé dans les zones rurales des délais d'attente de plusieurs mois que ce soit dans le médical ou dans le paramédical. Si une étude d'avril 2024 a fait ressortir une évolution rassurante pour l'obtention de rendez-vous médicaux compte tenu des chiffres de 2018 des agences régionales de santé, il faut maintenant questionner la durée d'attente avant d'obtenir un rendez-vous dans le paramédical, et l'attention se porte sur l'orthophonie. En zone rurale, la demande s'accroît tant et si bien que l'offre ne peut y pourvoir, et ce d'une manière disproportionnée. Un média rapporte des listes d'attentes de 2 ans pour obtenir un rendez-vous orthophonique. Ces chiffres coïncident avec les témoignages recueillis auprès de professionnels en Mayenne. Un tel délai ne permet pas de répondre aux urgences et met les familles dans l'embarras dès lors que cette situation est source de problèmes intra-familiaux. Il lui demande comment le Gouvernement entend répondre à ce manque et comment prévenir une contamination aux autres domaines paramédicaux, les listes d'attente s'allongeant en psychomotricité et le surmenage semblant se généraliser dans d'autres professions paramédicales.

Dégradation de la situation financière des établissements privés de santé

12221. – 13 juin 2024. – M. Jean Hingray interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention au sujet de la dernière campagne tarifaire, laquelle a augmenté de 4,3 % les ressources pour l'hôpital public, pendant que celles de l'hôpital privé stagnaient à 0,3 %. Cet écart de dotation serait justifié par le « dynamisme » du secteur. Pourtant, bien que les établissements privés de santé aient été des contributeurs majeurs lors du rattrapage des soins post-Covid, leur déficit n'a cessé de se creuser. Ainsi, la part des établissements privés déficitaires est passée de 25 à 40 % entre 2021 et 2023, le risque étant que ce chiffre soit porté à 60 % en 2024. Ces chiffres obèrent nécessairement la qualité de l'offre de soins et les possibilités d'investissement et d'innovation. Les contraintes financières impactent également les professionnels de santé exerçant dans ces établissements, qui ne peuvent espérer voir leur rémunération augmenter. Les hôpitaux et cliniques privés soignent 9 millions de personnes par an et assurent sur tout le territoire national un maillage territorial de proximité, en particulier dans les zones rurales. Ces établissements ne s'opposent pas à ceux du public mais doivent fonctionner au contraire de manière complémentaire. Dans les Vosges, la clinique « La Ligne bleue » a collaboré pendant de nombreuses années avec le centre hospitalier « Émile Durkheim » d'Épinal pour les activités de dialyses et de maternité. Il est indubitable que mettre en péril l'hospitalisation privée revient à mettre en péril l'offre de soins dans son ensemble. Il est donc demandé s'il est envisagé une révision de la grille tarifaire 2024 afin que soient prises en considération l'intégralité des contraintes et des enjeux majeurs visés dans la présente question.

Libéralisation de la vente en ligne des médicaments

12222. – 13 juin 2024. – M. Antoine Lefèvre attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur les inquiétudes soulevées par de nombreux professionnels de la pharmacie après la proposition de libéralisation de la vente en ligne de médicaments, formulée par le Gouvernement. Cette mesure, annoncée dans le discours de politique générale du Premier ministre, vise à « déverrouiller notre économie pour conquérir de nouvelles libertés » et doit permettre de simplifier l'accès aux soins. Sa mise en oeuvre n'est cependant pas exempte d'un certain nombre de risques notamment en matière d'approvisionnement. L'agence de sécurité du médicament (ANSM) a déjà relevé une aggravation des difficultés d'approvisionnement en 2023 avec près de 4 925 signalements de ruptures de stock ou de risques de ruptures, soit une hausse de 128 % par rapport à l'année 2021. De plus, des conséquences néfastes pour la santé sont également à noter avec de potentiels effets de surconsommation ou de mésusage. Les professionnels de la pharmacie craignent également que cette mesure vienne compromettre la mission et la présence des pharmacies dans les territoires alors qu'une baisse de la densité des officines est déjà constatée depuis plusieurs années. Entre 2012 et 2022, plus de 1 800 officines ont définitivement fermé leurs portes en France. On compte à présent moins de 20 000 officines en métropole (fin 2023, 19 966 pharmacies). Le maillage territorial pharmaceutique est pourtant la garantie d'un accès aux soins sécurisé et homogène sur l'ensemble du territoire. Le phénomène de désertification médicale conduit de nombreux patients à se tourner vers leur pharmacie pour obtenir des conseils de santé, se faire vacciner, dépister ou prescrire certains médicaments. Le réseau officinal constitue donc l'un des derniers remparts de notre système de santé fragilisé. Aussi, il lui demande si le Gouvernement entend prendre en considération les préoccupations exprimées par les acteurs du secteur et apporter des sécurités supplémentaires sur l'ouverture à la vente en ligne de produits pharmaceutiques.

Demande d'interdiction de la commercialisation de la « poudre à sniffer »

12224. – 13 juin 2024. – M. Jean Hingray interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur la commercialisation d'une poudre à « sniffer », présentée selon le slogan du fabricant comme « une poudre blanche qu'on inhale par le nez » et « parfaitement légale ». Bien que les composants soient légaux, avec pour but de revigorer les personnes ressentant une fatigue passagère, ce produit inquiète les médecins et les addictologues, lesquels considèrent que ce dispositif contribue à la banalisation de la cocaïne. En effet, le mode de consommation est sensiblement le même, avec une paille directement fournie lors de l'achat du produit. De plus, le fabricant a posé certaines limites à la consommation qui n'ont en réalité aucun fondement scientifique et qui ne visent qu'à protéger juridiquement l'entreprise. Outre les microtraumatismes provoqués dans les narines par l'inhalation, comme pour les consommateurs de cocaïne, d'autres effets indésirables tels que des douleurs thoraciques, de l'hypertension ou encore de l'anxiété sont déjà avérés. De surcroît, le fabricant n'hésite pas à proposer des saveurs sucrées afin d'attirer également les plus jeunes. Certains dispositifs existant pourraient déjà permettre l'interdiction de ce

produit. L'article L. 3421-4 du code de la santé publique prévoit que le fait de présenter l'usage illicite de stupéfiants « sous un jour favorable » est puni de 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende. Ainsi, il souhaite savoir si l'interdiction du produit sera bientôt effective, rappelant que Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités a récemment déclaré être « en train de travailler dessus pour interdire au plus vite ».

Mesures de soutien en faveur des pharmacies d'officine

12231. – 13 juin 2024. – M. Olivier Bitz attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention, sur les difficultés rencontrées par les pharmacies d'officine. Depuis plusieurs années, les fermetures d'officines se multiplient. Rien que sur l'année 2023, 276 officines ont définitivement fermé, entraînant des difficultés d'accès croissantes aux médicaments pour de nombreux Français. Cela est d'autant plus problématique dans un territoire comme l'Orne, caractérisé par une démographie médicale particulièrement insuffisante. Dans ce contexte, l'accès à une officine représente un enjeu majeur pour les habitants. Les pharmaciens alertent sur le fait qu'ils commercialisent de nombreux médicaments très onéreux pour lesquels la marge est particulièrement réduite. Ces médicaments proviennent notamment d'ordonnances de sorties d'hospitalisation et de traitement contre le cancer. Leur inquiétude se porte aussi sur les coûts de structure des officines qui ont augmenté en raison de l'inflation. La filière connaît également une réelle désaffection de la part des étudiants, de moins en moins nombreux à choisir la voie des pharmacies, préférant se tourner vers l'industrie. De plus, certaines passerelles sont très contraignantes et empêchent des personnes motivées d'intégrer le cursus en 2ème année. À tout cela s'ajoute la gestion des pénuries de médicaments, une tâche très chronophage et qui insécurise les pharmaciens, les médecins et les patients. Enfin, les pharmaciens s'inquiètent de la commercialisation déréglementée des médicaments sur des sites de vente en ligne. Ils réaffirment leur importance dans le rôle de conseil et de suivi dans la délivrance des médicaments. Les pharmaciens se sentent oubliés et délaissés alors qu'ils ont été en 1ère ligne durant la crise sanitaire du Covid-19. Pour eux, l'assurance maladie n'a pas formulé de propositions suffisantes dans le cadre des négociations conventionnelles. Pour toutes ces raisons, il souhaite avoir connaissance des mesures que le Gouvernement entend mettre en oeuvre afin de prendre en compte les difficultés rencontrées par les professionnels de ce secteur.

Contamination des vaccins covid à ARNm

12241. – 13 juin 2024. – Mme Laurence Muller-Bronn interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur les contrôles de qualité des vaccins ARNm anti covid-19. La direction générale de la santé a diffusé une alerte le 16 mai 2024, rappelant que la vaccination anti covid-19 est toujours en cours ce printemps 2024 et concerne les personnes fragiles. Selon l'agence européenne des médicaments (EMA), on trouve encore les vaccins à ARNm (Pfizer Comirnaty et Moderna Spikevax) parmi les vaccins autorisés. Différentes équipes de recherche à travers le monde ont trouvé une importante contamination par de l'ADN dans ces vaccins ARNm. Selon leur publication en date du 8 mai 2024, Koenig et Kirchner ont testé des lots récents non périmés de vaccin Pfizer et ont trouvé des quantités supérieures, de plusieurs ordres de grandeur, aux 10 nanogrammes par dose autorisés par l'EMA. Elle demande si l'agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM), qui est chargée de contrôler les lots de vaccins, a effectué ces contrôles et si oui, quels en sont les résultats. Si les taux retrouvés par l'ANSM étaient bien dans la norme (inférieurs à 10 ng/dose), elle lui demande s'il peut nous assurer que cet ADN contaminant est sans danger pour les personnes vaccinées, aussi bien dans le passé que dans l'avenir.

Pénurie du médicament Ventoline

12267. – 13 juin 2024. – M. Arnaud Bazin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur les pénuries de médicaments qui durent depuis des mois, notamment celle de la Ventoline. Cette pénurie est doublement importante et dangereuse pour la santé de nos concitoyens. Premièrement, depuis la fin du mois de mai 2024, l'Hexagone est confronté à un risque « élevé » d'allergie aux pollens de graminées qui favorisent la bronchopneumopathie chronique obstructive. Or, la Ventoline est indispensable en cas de crise pour la survie du patient. Il lui demande ainsi quels sont les moyens mis en oeuvre pour mettre fin à cette pénurie extrêmement dangereuse pour la vie de nos concitoyens.

Relance du plan greffe 2022-2026

12270. – 13 juin 2024. – M. Philippe Mouiller attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention sur les inquiétudes exprimées par

les représentants des personnes atteintes d'insuffisance rénale dans l'attente d'une greffe rénale, suite à la tenue le 2 avril 2024 du troisième comité de suivi des plans ministériels pour le prélèvement d'organes et de tissus dits « plan greffe ». Plus de 20 000 personnes atteintes d'insuffisance rénale vivent au quotidien l'angoisse d'une attente de greffe. Les durées d'attente s'allongent de façon déraisonnable. Sur le millier de patients décédés sur liste d'attente au cours de l'année 2022, 70 % environ attendaient un rein. Les représentants des personnes atteintes d'insuffisance rénale sont inquiets face au manque de perspectives proposées durant ce comité sur les avancées du plan. Ils se sont étonnés que les représentants des directions générales de centres hospitaliers universitaires (CHU), les réanimateurs et anesthésistes-réanimateurs concernés par le plan greffe ne participent pas au comité de suivi, et ce depuis le début de ses travaux. Ils déplorent le manque d'implication politique nécessaire au sauvetage du plan greffe gravement menacé. Si pour 2023, les tendances de croissance se maintiennent, il en sera bien autrement pour 2024 : le taux d'opposition des familles aux dons d'organes a atteint un record historique en 2023, à 36 %. La question de la crise de l'hôpital et de son impact sur l'accueil des futurs donneurs et de leurs proches explique cette évolution. Face aux difficultés d'accès aux blocs opératoires et à la situation financière critique des hôpitaux, la greffe d'organes est en concurrence avec les autres activités et chirurgies. Sur les 210 millions d'euros complémentaires que prévoyait le plan greffe, seuls 23 millions d'euros ont effectivement été engagés, soit un peu plus de 10 %. Une des principales mesures du plan concernait le renforcement des équipes de prélèvement et de greffe notamment par les infirmiers en pratique avancée (IPA). Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend mettre en place afin de relancer le plan greffe 2022-2026 et de rappeler que le prélèvement et la greffe sont des priorités nationales.

Pénurie de médicaments

12279. – 13 juin 2024. – M. Aymeric Durox rappelle à M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention les termes de sa question n° 09649 posée le 04/01/2024 sous le titre : "Pénurie de médicaments", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

SPORTS, JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES

2730

Difficultés de recrutement des surveillants de baignade

12194. – 13 juin 2024. – Mme Marie Mercier attire l'attention de Mme la ministre des sports et des jeux Olympiques et Paralympiques sur les difficultés de recrutement des surveillants de baignade auxquelles sont confrontées de nombreuses collectivités rurales, notamment lors de la période estivale. Comme le prévoit la réglementation, la surveillance doit obligatoirement être assurée par des personnels qualifiés tels que les maîtres-nageurs sauveteurs et les titulaires du brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique sous certaines conditions dérogatoires. Or, force est de constater qu'en raison d'un manque criant de personnel, les collectivités se résignent parfois à fermer ces lieux dédiés pour des raisons de sécurité, alors même que des épisodes de plus en plus fréquents de canicule renforcent le besoin de trouver des espaces de fraîcheur. Cette situation incite ainsi malheureusement bien trop souvent les plus jeunes à se rendre dans des zones dangereuses pour la baignade. La réalité de la surveillance d'une baignade naturelle communale ou intercommunale ne souffre d'aucune comparaison avec la surveillance de la baignade en cours d'eau ou encore en mer. Il lui semble de ce fait nécessaire de revoir les modalités du concours afférent qui pourraient comporter divers modules en fonction des caractéristiques des lieux de baignade et de leur dangerosité naturelle, ou bien encore de créer une formation spécifique. Aussi, elle lui demande quelles améliorations le Gouvernement entend mettre en place pour pallier cette pénurie de main-d'oeuvre dont les conditions d'exercice peuvent paraître également précaires.

TRANSFORMATION ET FONCTION PUBLIQUES

Rémunération des agents territoriaux pendant les périodes électorales

12197. – 13 juin 2024. – M. Pierre-Antoine Levi attire l'attention de M. le ministre de la transformation et de la fonction publiques sur deux problèmes importants concernant la rémunération des fonctionnaires territoriaux pendant les périodes électorales. À l'approche des élections, les services de l'État sollicitent des fonctionnaires d'État et des fonctionnaires territoriaux pour la mise sous pli des professions de foi. La participation des agents se fait sur la base du volontariat, mais cette mission est rémunérée. Les sommes perçues sont imposables. En revanche, lorsque ces mêmes agents territoriaux participent à la tenue des bureaux de vote, les rémunérations sont

considérées comme des heures supplémentaires et ne sont donc pas imposées. Il est également à noter que les fonctionnaires subissent des délais de paiement excessivement longs pour ces missions. Pour des élections qui ont lieu en juin, les rémunérations ne sont versées qu'en décembre, soit un délai de six mois. Aussi, il souhaite savoir s'il envisage d'harmoniser le traitement fiscal des rémunérations de la mise sous pli avec celui des tenues des bureaux de vote. De plus, il lui demande quelles mesures seront prises pour réduire les délais de paiement afin que les fonctionnaires puissent recevoir leur dû dans un délai raisonnable.

Prime de départ à la retraite au sein de la fonction publique territoriale

12230. – 13 juin 2024. – M. Olivier Paccaud attire l'attention de M. le ministre de la transformation et de la fonction publiques sur la prime de départ à la retraite au sein de la fonction publique territoriale. La loi ne prévoit aucune indemnité de départ à la retraite pour les fonctionnaires. Dans les faits, de nombreuses collectivités territoriales versent de petites primes aux fonctionnaires qui partent à la retraite. Cela se fait dans le cadre du complément indemnitaire annuel (CIA), qui constitue la seconde part du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (Rifseep). Cependant, ces primes s'avèrent modiques et nettement inférieures au montant que souhaiteraient attribuer les collectivités à leurs employés partant à la retraite après plusieurs années, et même parfois décennies, de service. Il souhaite savoir pourquoi les employeurs territoriaux ne sont pas libres de décider d'instaurer le versement d'une telle prime.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET COHÉSION DES TERRITOIRES

Transfert obligatoire des compétences « eau et assainissement »

12193. – 13 juin 2024. – M. Joshua Hochart attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les conséquences du transfert obligatoire des compétences eau et assainissement au 1^{er} janvier 2026 pour l'ensemble des intercommunalités y compris les communautés de communes. Les compétences eau et assainissement doivent faire l'objet d'un transfert obligatoire au 1^{er} janvier 2026 au plus tard, au profit des communautés de communes et des communautés d'agglomération, conformément à la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République et à la loi n° 2018-702 du 3 août 2018 relative à la mise en oeuvre du transfert des compétences eau et assainissement aux communautés de communes. Dans le département du Nord, 13 intercommunalités sont concernées par le transfert obligatoire de la compétence « eau et assainissement » au 1^{er} janvier 2026. Ces intercommunalités sont principalement situées dans les zones rurales du département à l'espace habité plus distendu. Ce transfert obligatoire emporte des difficultés nombreuses. En effet, la gestion de l'eau et des services d'assainissement repose encore largement sur des services communaux ou locaux de services d'eau et d'assainissement, financièrement bien géré et souvent avec l'assistance bénévole des élus ou des agents communaux polyvalents. Le transfert obligatoire de ces compétences aux intercommunalités pose donc un risque d'augmentation des charges de fonctionnement des communautés de communes et in fine à une augmentation du coût pour les usagers. Ainsi, le transfert automatique en 2026 de l'eau et de l'assainissement aux communautés de communes qui n'exercent pas à ce jour ces compétences risque de déstabiliser fortement l'organisation territoriale qui est dans l'ensemble satisfaisante, mais également économe en fonctionnement, car située au plus près du terrain. De plus, leur transfert contraint du niveau communal au niveau intercommunal pourrait donner lieu à des difficultés pratiques insoupçonnées. Dans de nombreuses communes, notamment rurales, mais pas uniquement, les réseaux sont assez anciens et leur emplacement pas nécessairement bien matérialisé formellement dans les archives. Très souvent, leur positionnement n'est connu que de certains « autochtones » ou « locaux » qui s'occupent de l'eau et de l'assainissement depuis de nombreuses années dans les conditions qui ont été rappelées précédemment. Si en 2026 ces compétences étaient transmises à marche forcée des communes aux communautés de communes, malgré les oppositions exprimées en 2019 par des conseils municipaux en nombre suffisant pour constituer une « minorité de blocage » et en l'absence d'une volonté locale largement partagée par les parties prenantes, de nombreuses difficultés concrètes pourraient voir le jour sur le terrain. Par ailleurs, ce transfert imposé contrevient au principe constitutionnel de subsidiarité. S'il peut apparaître logique pour des communautés d'agglomération ou urbaine densément peuplées et au réseau cartographié, ce transfert au niveau de communautés de communes opposées à un tel dispositif pourrait engendrer des coûts nouveaux et voire même une perte de moyen terme de la qualité du service public de l'eau. Face aux multiples défis soulevés par le transfert de la compétence eau et assainissement des communes vers les

intercommunalités, il lui demande comment le Gouvernement compte accompagner les collectivités dans cette transition afin de garantir une gestion efficace et pérenne de ces services essentiels au plus proche de la réalité du terrain, du besoin de nos compatriotes et du voeu des élus du Nord comme de toute la France.

Situation du Manoir de Barbarin situé dans l'emprise foncière du projet de barrage du Veurdre

12196. – 13 juin 2024. – Mme Nadia Sollogoub attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la situation du Manoir de Barbarin situé sur la commune de Chantenay-Saint-Imbert dans la Nièvre. L'établissement public Loire (EPL, anciennement EPALA) a conduit dans les années 1980 le projet de construire un barrage écrêteur de crues de la rivière Allier, le « barrage du Veurdre » dans le département de la Nièvre. En 1992, une commission parlementaire a confirmé le peu d'intérêt de ce projet qui est resté en l'état. Cependant, avant ces conclusions, l'établissement public Loire avait procédé à des acquisitions foncières. La gestion de ce patrimoine pose aujourd'hui un réel problème pour les communes nivernaises concernées. Inhabitées, abandonnées et non entretenues, de nombreuses maisons, propriété aujourd'hui de l'EPL sont devenues vétustes voire insalubres. Parmi ces bâtiments, figurent des éléments à fort intérêt patrimonial dont un manoir typique de l'architecture domaniale des XVIème - XVIIème siècles, dit Manoir de Barbarin. Sa situation est désormais un cas d'urgence car il connaît un état sanitaire extrêmement préoccupant. Par ailleurs, en cas d'expansion d'une crue, le site est en dehors de la zone inondable. L'établissement public Loire est favorable à sa mise en vente. Elle lui demande s'il entend engager rapidement la procédure nécessaire à sa cession en raison de son état et de la nécessité d'agir au plus vite.

Nécessité d'élargir les possibilités d'autoconsommation

12216. – 13 juin 2024. – M. Didier Mandelli attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la nécessité d'élargir les possibilités d'autoconsommation. Le réseau intérieur permet l'acheminement de l'électricité aux différents occupants, que celle-ci soit auto-produite sur site ou appelée sur le réseau public, de façon à s'adapter en temps réel à leurs besoins. Les réseaux intérieurs des bâtiments (RIB) ont été introduits par l'article 16 de la loi n° 2017-1839 du 30 décembre 2017, mettant fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures et portant diverses dispositions relatives à l'énergie et à l'environnement, complété par le décret n° 2018-402 du 29 mai 2018 relatif aux réseaux intérieurs des bâtiments. Ce mécanisme doit inciter les entreprises propriétaires de leurs locaux, les promoteurs immobiliers et les foncières à investir dans la construction de bâtiments vertueux, en produisant leur propre électricité sur site, favorisant ainsi le développement des énergies renouvelables. Si l'article L. 345-1 du code de l'énergie est venu sécuriser et pérenniser le schéma de raccordement à emploi unique des bâtiments tertiaires, l'article L. 345-2 du même code circonscrit malheureusement cette possibilité d'autoconsommation aux seuls bâtiments à usage de bureaux, excluant tout usage mixte. Aussi, un bâtiment qui accueille des bureaux et des activités tertiaires (surfaces commerciales, espaces de stockage...) ne peut bénéficier de ces dispositions. Cette restriction nuit au développement de ces réseaux intérieurs et conduit à ce que l'électricité photovoltaïque produite sur site soit revendue au lieu de bénéficier aux occupants de l'immeuble en leur donnant accès à une énergie verte à un coût limité, pour au moins une partie de leur consommation. Afin de développer ce type de réseaux intérieurs, il demande au Gouvernement dans quelle mesure cette disposition du code de l'énergie réservée aux bâtiments à usage de bureaux pourrait être élargie aux bâtiments tertiaires, détenus par un unique propriétaire et occupés par une ou plusieurs entreprises, disposant d'unités de production d'énergie renouvelable et de stockage sur site.

Difficulté d'accès des jeunes ruraux aux transports

12219. – 13 juin 2024. – M. Guillaume Chevrollier attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la difficulté d'accès des jeunes ruraux aux transports, facteur d'inégalités. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a permis d'insuffler une dynamique en reconnaissant la différence d'accès aux transports des jeunes ruraux avec pour objectif notable un accès à l'emploi facilité. Le ministre délégué aux transports en poste en 2019 rapportait le chiffre d'un Français sur quatre ayant refusé de postuler à un poste faute d'accès à la mobilité. Force est de constater qu'en 4 ans et demi, les statistiques restent inchangées, l'institut Terram rapporte en avril 2024 des chiffres similaires au constat de 2019. 22 % des jeunes ruraux auraient renoncé à un entretien d'embauche faute de transport. Le problème paraît encore plus persistant lorsque l'on parle d'accès aux soins. Selon cette même étude, 26 % des jeunes ruraux ont renoncé à un rendez-vous médical en raison d'un manque de mobilité. Enfin la difficulté d'accès à la culture et aux autres loisirs est déplorée par la jeunesse rurale contrainte d'y renoncer faute d'offre et moyens d'accès. Il paraît dès lors

nécessaire de questionner l'efficacité et la mise en oeuvre de cette loi pour ne pas qu'elle apparaisse comme un acquis dépourvu de résultats et qu'elle permette de tendre vers l'égalité des chances entre les jeunes ruraux et les jeunes urbains. De plus, il convient naturellement de demander quel effort peut être fait pour permettre un rapprochement de l'offre culturelle entre les jeunes ruraux et les jeunes urbains.

Coût de l'enchevêtrement des responsabilités et compétences entre l'État et les collectivités territoriales

12225. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le coût de l'enchevêtrement des responsabilités et compétences entre État et collectivités territoriales. Un rapport sur les coûts des normes et de l'enchevêtrement des compétences entre l'État et les collectivités a récemment été publié en mai 2024. Selon ce rapport le coût de cet enchevêtrement est principalement supporté par les collectivités territoriales (en particulier le bloc communal), à hauteur d'environ 6 milliards d'euros, puis par l'État, à hauteur d'1,5 milliard euros. Ainsi, la superposition des compétences territoriales et étatiques en matière d'enseignement coûterait 1,1 milliard d'euros aux communes. En matière d'urbanisme et de voirie, les communes supporteraient près de 90 % du surcoût total (de près d'1,3 milliard d'euros). Enfin, la recherche de financements pour l'entretien du patrimoine communal coûterait 402,6 millions d'euros aux communes. Le rapport souligne notamment que la solution n'est pas la réduction des niveaux d'administration territoriale. Toutefois, il recommande d'encourager les fusions d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Il indique, à ce titre, qu'il conviendrait d'inciter les EPCI à fusionner en leur attribuant, par la suite, une dotation globale de financement (DGF) basée sur le coefficient d'intégration fiscal le plus élevé des EPCI fusionnant, comme le prévoyait le mode de calcul de la DGF jusqu'en 2013. Par ailleurs, le rapport préconise que les moyens des contrats de ville soient délégués aux intercommunalités, à charge pour elles de rendre compte de leur emploi au terme de chaque exercice par rapport aux objectifs fixés dans le contrat de ville. Enfin, en matière de voirie, le rapport préconise de transférer la gestion du réseau non concédé de l'État aux régions et le réseau départemental situé à l'intérieur des zones agglomérées au gestionnaire local (ville ou parfois EPCI). Il souhaite connaître la position du Gouvernement concernant ces propositions et les mesures qu'il compte prendre afin de réduire les situations d'enchevêtrement de compétences et de responsabilités entre l'État et les collectivités territoriales.

2733

Interdiction des pièges à colle

12236. – 13 juin 2024. – M. David Ros attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la nécessité d'interdire la fabrication, la vente, ainsi que l'utilisation des pièges à colle - s'inscrivant dans une tendance déjà affirmée en Belgique, au Pays de Galles, en Islande, en Espagne. D'après les notices d'utilisation, les acquéreurs d'un piège à colle sont tenus de les relever deux fois par jour, cependant dans les faits, les animaux de manière indiscriminée (rongeurs, mais aussi des oiseaux, des hérissons) peuvent agoniser plusieurs jours, se ronger ou se briser les pattes, se déchirer la peau, au fil de leurs tentatives infructueuses de se dégager. Ces souffrances, à la fois injustifiées et indiscriminées, ne peuvent être perpétuées. Le parti présidentiel s'est engagé explicitement pour les droits des animaux à l'échelle européenne. Ainsi, il appelle le Gouvernement à donner la démonstration que ces engagements dépassent le cadre supranational et les prochaines élections européennes, en demandant la publication d'un calendrier d'actions déclinant les mesures qui remédieront à ces incohérences.

Réponse à la question écrite n° 11554 sur la gestion des risques liés aux installations classées pour la protection de l'environnement dans le domaine industriel

12237. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le caractère rare et peu dissuasif des sanctions administratives et judiciaires en cas de non-respect de la réglementation et des prescriptions en matière de protection de l'environnement dans le domaine industriel. Dans sa réponse à la question écrite n° 11554, le Gouvernement n'apporte aucune indication concernant le constat dressé par la Cour des comptes qui estime que, en cas de non-respect de la réglementation et des prescriptions en matière de protection de l'environnement dans le domaine industriel, les sanctions administratives et judiciaires sont peu dissuasives et les sanctions judiciaires sont rares. Elle indique, en effet, qu'il demeurerait souvent économiquement plus avantageux pour une entreprise de payer une amende que de se mettre en conformité. Il souhaite donc connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de rendre ces sanctions plus dissuasives.

Pression de l'office français de la biodiversité sur les agriculteurs

12256. – 13 juin 2024. – **Mme Pauline Martin** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la pression que continue de faire peser l'office français de la biodiversité (OFB) sur les agriculteurs. Les agriculteurs français, en première ligne face aux effets du changement climatique, sont pleinement conscients des enjeux et des défis à relever. C'est pourquoi ils sont largement engagés dans des pratiques de plus en plus respectueuses de l'environnement et adoptent des techniques exemplaires. Malgré leur bonne volonté, les agriculteurs font face à un nombre important de contrôles et de normes imposés par les administrations. Ces exigences, parfois vécues comme des humiliations, représentent une perte de temps, d'énergie et de ressources précieuses. Les récentes manifestations du secteur agricole ont mis en lumière les difficultés rencontrées par les agriculteurs. La prise de conscience de ces difficultés par le Gouvernement s'est traduite, entre autres, par le placement des agents de police de l'OFB sous tutelle des préfets. Malheureusement, cette dernière mesure a aggravé la situation et a renforcé le poids que fait peser l'OFB sur les agriculteurs. C'est principalement le cas dans les situations de suspicion de non-respect des zones de non-traitement vis-à-vis de la ressource aquatique. Le Gouvernement a affirmé qu'un chantier visant à améliorer le déroulé des contrôles et leur perception a été lancé, et qu'un projet de convention entre la chambre d'agriculture France et l'OFB est en cours de préparation. Les agriculteurs se questionnent sur l'avancée de ces promesses et s'inquiètent qu'elles ne s'avèrent, elles aussi, contre-productives. Pour neutraliser l'image négative à laquelle les agriculteurs français sont toujours confrontés dans les milieux urbains, il est urgent de renforcer la bienveillance et de confiance de la part des autorités. La protection de nos agriculteurs et la protection de la biodiversité sont deux objectifs indissociables. Les agents de police de l'environnement ne doivent pas s'opposer à ceux qui nous nourrissent. Nous devons tous faire cause commune, et c'est pourquoi elle demande au Gouvernement d'impulser cette vision de collaboration bienveillante, de ne pas opposer les acteurs de la transition écologique, ainsi que d'alléger la pression que l'OFB continue de faire peser sur les agriculteurs.

Projet communal de construction d'une centrale hydroélectrique sur la Marne, au droit du barrage Méry sur Marne - Sâacy sur Marne

12278. – 13 juin 2024. – **M. Aymeric Durox** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 09782 posée le 25/01/2024 sous le titre : "Projet communal de construction d'une centrale hydroélectrique sur la Marne, au droit du barrage Méry sur Marne - Sâacy sur Marne", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Impact de la fermeture de la Seine pendant la période des jeux Olympiques et Paralympiques

12281. – 13 juin 2024. – **M. Aymeric Durox** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 10248 posée le 22/02/2024 sous le titre : "Impact de la fermeture de la Seine pendant la période des jeux Olympiques et Paralympiques", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Articulation entre la mise en oeuvre du zéro artificialisation nette et la création d'aires d'accueil destinées aux gens du voyage

12285. – 13 juin 2024. – **M. Éric Gold** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 08613 posée le 12/10/2023 sous le titre : "Articulation entre la mise en oeuvre du zéro artificialisation nette et la création d'aires d'accueil destinées aux gens du voyage", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

TRANSPORTS*Manque d'information des usagers des autoroutes à péage flux libre*

12204. – 13 juin 2024. – **M. Daniel Laurent** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur le manque d'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre. Depuis la mise en oeuvre de ce dispositif de péage sans barrière, sur l'A79, qui relie Montmarault (Allier) à Digoïn (Saône-et-Loire), on constate près de 180 000 impayés sur une année, faisant montre des difficultés rencontrées par les usagers. Pour les usagers utilisant ce péage à flux libre pour

la première fois, l'information est totalement insuffisante et les conditions de paiement trop compliquées. En effet, le primo-usager, s'il a compris préalablement le fonctionnement, doit s'arrêter sur une aire de repos. Il va ainsi perdre du temps, probablement plus qu'à une barrière de péage, sans compter les dysfonctionnements des bornes. L'usager peut également s'acquitter du péage dans les 72 heures, après avoir créé un compte sur le site du concessionnaire. Aussi, il lui demande quelles mesures peuvent être mises en oeuvre pour améliorer l'information des usagers, notamment par une signalétique adaptée sur l'ensemble du parcours concerné, et pour augmenter les délais de paiement a posteriori et améliorer les voies de recours. Alors que le développement du flux libre pourrait s'étendre sur le territoire, il lui demande s'il ne conviendrait pas au préalable de faire une évaluation du dispositif et de dresser un bilan.

Défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre

12214. – 13 juin 2024. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur les défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre. En effet, la première autoroute concernée par ce dispositif de péage sans barrière, l'A79, qui relie Montmarault (Allier) à Digoin (Saône-et-Loire) a enregistré, en un an, près de 180 000 impayés témoignant des difficultés rencontrées par les usagers qui n'ont, tout simplement, pas compris qu'il fallait payer. En pratique, l'absence de portail de télépéage laisse à penser que ce tronçon est gratuit. Si, pour les détenteurs d'un badge de télépéage, l'opération se révèle « transparente » - leur compte sera automatiquement prélevé des 90 centimes d'euro que coûte ce trajet - et si, pour les habitants résidant autour de l'autoroute, l'information a été assimilée, il en va différemment pour les usagers qui s'engagent sur cette autoroute pour la première fois. Certes, un panneau expérimental a été conçu pour l'occasion, mais il est peu clair si l'utilisateur n'a jamais entendu parler de « flux libre » ou qu'il roule à plus de 100 km/h. Comment comprendre que pour payer, le conducteur doit s'arrêter sur une aire de repos et donc, perdre bien plus de temps qu'à une barrière de péage ? Il peut également s'acquitter de la somme a posteriori, en créant un compte sur le site internet du concessionnaire (Aliae) mais ce uniquement s'il a compris que le parcours est payant. Or, en cas de non-paiement dans les 72 heures, les usagers, dont les coordonnées auront été retrouvées grâce au scan de leur plaque d'immatriculation sur le tronçon, risquent une amende de 90 euros, en plus du montant du péage. Cette somme peut atteindre jusqu'à 375 euros en l'absence de règlement sous 60 jours. Alors que plusieurs sociétés d'autoroutes ont annoncé leur volonté de développer le « flux libre » - notamment l'A13 et l'A14 sur le trajet Paris-Normandie, dès juin 2024 - et que chacune aura sa propre application pour le paiement, elle demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de permettre une meilleure information des usagers en toutes circonstances, y compris sur les recours dont ils disposent, et d'harmoniser sur tout le territoire ce dispositif censé fluidifier le trafic.

2735

Contrats de régulation économique conclus entre l'État et les aéroports

12215. – 13 juin 2024. – **M. Didier Mandelli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur les contrats de régulation économique prévus à l'article L. 6325-2 du code des transports. Les contrats de régulation économique constituent l'outil privilégié de la régulation économique du secteur aéroportuaire. En fixant un plafond d'augmentation des tarifs de redevances aéroportuaires et un programme d'investissements, ces contrats donnent la visibilité nécessaire aux principaux acteurs économiques du secteur : l'État, les gestionnaires d'aérodromes, les compagnies aériennes. Ces contrats sont aujourd'hui d'une durée de cinq ans au maximum. Cette durée apparaît inadaptée tant au regard de la procédure de conclusion de ce type de contrat, des procédures d'autorisation environnementale que des cycles d'investissements aéroportuaires. Tout d'abord, la préparation et la procédure formelle de conclusion de ces contrats est environ de deux ans - la première année étant consacrée à l'élaboration d'un projet industriel en lien avec les compagnies aériennes, et la seconde aux consultations prévues par les textes. De sorte qu'en pratique, près de la moitié de la durée d'un contrat consiste à préparer le suivant. Ensuite, cette courte durée est en inadéquation avec l'allongement constaté de la durée des procédures d'autorisation environnementale, et des durées de construction des principaux projets. Aussi, il demande au Gouvernement dans quelle mesure la durée de ces contrats pourrait être portée à dix ans, avec une possibilité de révision après cinq ans d'exécution.

Péage en flux libre

12235. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre. Depuis le 4 mai 2022, l'autoroute A79 qui relie Montmarault (Allier) à Digoïn (Saône-et-Loire) est équipée d'un système de péage à flux libre. Ce nouveau système a remplacé les barrières traditionnelles auxquelles les automobilistes étaient habitués. Lorsqu'il ne possède pas de badge télépéage, l'automobiliste doit s'arrêter sur une aire de repos afin de payer son droit de péage, une opération souvent plus chronophage que le paiement au péage à barrière. L'automobiliste peut également s'acquitter de la somme a posteriori, en créant un compte sur le site internet du concessionnaire, mais ce uniquement s'il a compris que le parcours est payant. Cependant, en l'absence d'une information claire en la matière, les automobilistes ne possédant pas un badge de télépéage peuvent être amenés à penser que la disparition de la barrière de péage entraîne la gratuité de l'autoroute. Ainsi, un an après la mise en place du péage en flux libre sur l'A79, le concessionnaire de l'infrastructure a constaté près de 180 000 impayés. Il apparaît que les habitants résidant à proximité de cette autoroute ont été informés du fonctionnement du péage à flux libre, mais cela n'est pas le cas de tous les automobilistes qui empruntent ce tronçon. Cette situation interroge alors que les 180 000 impayés s'exposent, en cas de non-paiement dans les 72 heures, une amende de 90 euros, en plus du montant du péage. Cette somme peut atteindre jusqu'à 375 euros en l'absence de règlement sous 60 jours. En effet, les coordonnées des usagers sont retrouvées par le concessionnaire en utilisant le scan de leur plaque d'immatriculation. Enfin, plusieurs sociétés d'autoroutes ont annoncé leur intention de développer le « flux libre » - notamment l'A13 et l'A14 sur le trajet Paris-Normandie, dès juin 2024 - et chacune aura sa propre application pour le paiement des frais de péage. Il souhaite donc connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre afin de permettre une meilleure information des usagers en toutes circonstances, y compris sur les recours dont ils disposent, et pour harmoniser sur tout le territoire le dispositif de péage à flux libre.

Péages à flux libre

12238. – 13 juin 2024. – Mme Annick Jacquemet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur les défaillances de l'information fournie aux usagers des autoroutes à péage à flux libre. En effet, la première autoroute concernée par ce dispositif de péage sans barrière, l'A79, qui relie Montmarault (Allier) à Digoïn (Saône-et-Loire) a enregistré, en un an, près de 180 000 impayés témoignant des difficultés rencontrées par les usagers qui n'ont, tout simplement, pas compris qu'il fallait payer. En pratique, l'absence de portail de télépéage laisse à penser que ce tronçon est gratuit. Si, pour les détenteurs d'un badge de télépéage, l'opération se révèle « transparente » - leur compte sera automatiquement prélevé des 90 centimes d'euro que coûte ce trajet - et si, pour les habitants résidant autour de l'autoroute, l'information a été assimilée, il en va différemment pour les usagers qui s'engagent sur cette autoroute pour la première fois. Certes, un panneau expérimental a été conçu pour l'occasion, mais il est peu clair si l'usager n'a jamais entendu parler de « flux libre » ou qu'il roule à plus de 100 km/h. Comment comprendre que pour payer, le conducteur doit s'arrêter sur une aire de repos et donc, perdre bien plus de temps qu'à une barrière de péage ? Il peut également s'acquitter de la somme a posteriori, en créant un compte sur le site internet du concessionnaire (Aliae) mais ce, uniquement s'il a compris que le parcours est payant. Or, en cas de non-paiement dans les 72 heures, les usagers, dont les coordonnées auront été retrouvées grâce au scan de leur plaque d'immatriculation sur le tronçon, risquent une amende de 90 euros, en plus du montant du péage. Cette somme peut atteindre jusqu'à 375 euros en l'absence de règlement sous 60 jours. Alors que plusieurs sociétés d'autoroutes ont annoncé leur volonté de développer le « flux libre » - notamment l'A13 et l'A14 sur le trajet Paris-Normandie, dès juin 2024 - et que chacune aura sa propre application pour le paiement, elle demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de permettre une meilleure information des usagers en toutes circonstances, y compris sur les recours dont ils disposent, et d'harmoniser sur tout le territoire ce dispositif censé fluidifier le trafic.

Étude d'impact sur la loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur

12247. – 13 juin 2024. – Mme Catherine Dumas interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur les conséquences de la mise en place de l'incessibilité des autorisations de stationnement par la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Elle souligne que la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur a apporté plusieurs modifications au régime des autorisations

de stationnement (ADS) nécessaires à l'exercice de la profession de taxi. Elle indique que les ADS délivrées après l'entrée en vigueur de la loi précitée sont, en vertu du premier alinéa de l'article L. 3121-2 modifié du code des transports, incessibles et d'une durée de validité de cinq ans, alors qu'elles pouvaient antérieurement être cédées. Elle précise que ces ADS doivent être maintenant exploitées directement par leur titulaire, et ne peuvent donc plus être exploitées au travers d'une location-gérance, ni par l'intermédiaire d'un salarié. Elle ajoute qu'un chauffeur de taxi titulaire d'une ADS ne peut plus s'inscrire sur une liste d'attente en vue de la délivrance d'une nouvelle ADS. Elle note que les nouvelles limitations précitées créent des conséquences négatives pour des centaines de chauffeurs de taxis, comme l'augmentation du prix de la location-gérance, ou encore la concentration des licences par des loueurs de grande taille. Elle déplore également que cette loi aggrave la précarité des chauffeurs de taxis, notamment parisiens, alors qu'ils sont essentiels pour le dynamisme de la capitale, la mobilité des personnes à mobilité réduite, en situation de handicap, ainsi que les habitants et les touristes. Elle souhaite par conséquent lui demander si le Gouvernement entend réaliser une étude d'impact de la loi afin de mesurer ses éventuelles conséquences pour les chauffeurs de taxis.

Politique tarifaire de la SNCF

12248. – 13 juin 2024. – **Mme Catherine Dumas** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la nécessité de réaliser un audit de la politique tarifaire de la SNCF. Elle indique qu'outre le niveau prohibitif des tarifs de beaucoup de trajets, un grand nombre d'usagers se déclare incapable de comprendre la grille tarifaire de la SNCF. Elle prend pour exemple un client déjà titulaire d'un billet qui, arrivant plus tôt en gare, souhaite le modifier pour partir via le train précédent. Pourquoi lui réclamer des pénalités financières, alors qu'il prend une place invendue contre une place que l'entreprise ferroviaire peut remettre sur le marché avec un délai supplémentaire de commercialisation. Elle s'interroge sur la pratique du contingentement tarifaire (« yield management ») qui fait évoluer les tarifs suivant la date d'achat, l'horaire et la date du voyage, le taux de remplissage des rames et la concurrence possible avec d'autres modes de transport. Elle appelle donc à la réalisation d'un audit de la politique tarifaire de la SNCF et souhaite connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet.

2737

Demande de réouverture de la ligne de chemin de fer La Ferté-Gaucher-Coulommiers

12280. – 13 juin 2024. – **M. Aymeric Durox** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** les termes de sa question n° 08955 posée le 09/11/2023 sous le titre : "Demande de réouverture de la ligne de chemin de fer La Ferté-Gaucher-Coulommiers", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

TRAVAIL, SANTÉ ET SOLIDARITÉS

Problèmes récurrents dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration

12191. – 13 juin 2024. – **M. Éric Jeansannetas** souhaite rappeler l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** à la suite de nombreux témoignages qu'il a pu recevoir sur une situation préoccupante concernant les conditions de travail dans le secteur de l'hôtellerie-restauration où ont toujours cours des pratiques de travail abusives et illégales. Les employés effectuent très souvent, voire systématiquement, des semaines de travail excédant les 48 heures, atteignant parfois plus de 60 heures, sans compensation d'heures supplémentaires ni respect des repos hebdomadaires obligatoires. Les alternants et les apprentis n'y échappent pas, étant souvent contraints de travailler au-delà de 22 heures et de faire des heures supplémentaires, ce qui est strictement interdit par notre législation. Cette situation conduit de nombreux apprentis à abandonner leur apprentissage et à changer de voie. Quant aux rémunérations, elles restent extrêmement basses en comparaison des efforts personnels demandés à chacun et chacune. Face à ces abus, l'absence de contrôle de l'inspection du travail est notable. Les infractions concernant la durée du travail se soldent souvent par des contraventions minimales, et les employeurs encourent peu de risques. Les salariés sont souvent renvoyés vers les prud'hommes. Pourtant la situation est bien connue de tous : pendant le Covid le secteur de l'hôtellerie-restauration a perdu 237 000 employés qui ne sont jamais revenus. Et cette dynamique se poursuit et s'accroît aujourd'hui. Afin de remédier à ces situations de non-respect du droit du travail, il se demande pourquoi ne pas rendre obligatoire l'utilisation de badgeuses dans le secteur des hôtels, cafés et restaurants, comme cela lui été proposé et démontré. Cette mesure permettrait de garantir la rémunération exacte des heures travaillées, le respect des repos hebdomadaires et des limites de durée du travail, tout en apportant de la transparence et de la fiabilité. Il lui demande quelles mesures elle envisage de

prendre pour renforcer les contrôles et assurer le respect des droits des salariés, en particulier dans le secteur de l'hôtellerie-restauration, et si elle soutiendra une mise en place obligatoire de badgeuses afin de garantir une juste rémunération et des conditions de travail conformes à la législation en vigueur. Il la remercie de sa réponse.

Situation préoccupante des établissements de santé privés

12205. – 13 juin 2024. – M. Patrick Chauvet attire l'attention de Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités sur la situation des établissements de santé privés. Les cliniques et les hôpitaux privés traversent des difficultés sans précédent. L'hospitalisation privée soigne 9 millions de personnes par an, et représente 35 % de l'activité hospitalière dans notre pays. En France, 55 millions de français vivent à moins de 30 minutes d'une clinique privée. Pourtant, depuis plus d'un an et après le choc de la crise sanitaire de covid-19, les difficultés n'ont fait que s'accroître. Récemment, un pas supplémentaire a été franchi à l'occasion de la campagne tarifaire qui prévoit d'augmenter les ressources financières de 4,3 % pour l'hôpital public et fait stagner l'hôpital privé à 0,3 % ; soit une différenciation inédite. Actuellement 90 % des revenus financiers de l'hospitalisation privée sont déterminés par des tarifs fixés par l'État, ce qui a pour conséquence de diminuer ses marges de manoeuvre et d'accroître ses déficits. Ainsi la part des établissements privés en déficit est passée de 25 à 40 % entre 2021 et 2023. Les prévisions 2024 tablent sur plus de 60 % le montant des déficits des cliniques privées, fragilisant de manière alarmante l'offre de soins pour les plus démunis. Ces dernières décennies, la santé a subi une succession de décisions publiques qui ne sont pas sans conséquences : Alors que l'hôpital public est affaibli et qu'il est à ce jour incapable de répondre à lui seul à la demande de soins d'une population française vieillissante, le secteur privé n'est plus en mesure de jouer son rôle de relai et d'apporter son soutien à l'hôpital public. Il s'ensuit des restructurations et des arrêts d'activité qui impactent les plus fragiles, souvent situés en milieu rural. Par ailleurs, la diminution des ressources entraînera mécaniquement une baisse significative de la capacité des hôpitaux et des cliniques privés à investir dans la modernisation du système de santé français. Chaque année, le secteur privé dépense plus d'un milliard d'euros dans les équipements de pointe pour adapter les établissements à l'évolution des nouvelles technologies médicales. On ne peut lui demander de multiplier ses activités en diminuant ses ressources (urgences, maternités, soins critiques). À terme, il ne sera plus possible de maintenir une offre globale de soins. Il lui demande de bien vouloir lui préciser sa position et notamment si elle entend procéder à une révision d'urgence des arbitrages de la campagne tarifaire 2024, dans la mesure où il s'agit d'une question de santé publique pour notre territoire et nos concitoyens.

Élargissement du dispositif « Inserjeunes » aux formations de l'enseignement supérieur pour une meilleure orientation vers les métiers d'avenir

12207. – 13 juin 2024. – M. Martin Lévrier interroge Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités sur l'élargissement du dispositif « Inserjeunes » aux formations de l'enseignement supérieur pour une meilleure orientation vers les métiers d'avenir. Pour répondre aux défis de la réindustrialisation et des transitions numérique et écologique, il convient d'offrir à la jeunesse des perspectives professionnelles dans des secteurs d'avenir, dont notre pays a besoin. Pour ce faire, il est crucial de mieux orienter les lycéens, les étudiants et les apprentis vers des formations insérantes et de garantir la bonne qualité des formations dispensées dans l'enseignement secondaire et supérieur, qu'il soit public ou privé. Dans la voie professionnelle, en application de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares) et la direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (Depp) ont développé depuis 2021 une base de données exhaustive appelée « Inserjeunes », permettant aux jeunes collégiens et lycéens, et à leurs familles, de mieux élaborer leur choix de formation en leur communiquant des indicateurs clairs d'insertion, notamment le taux de poursuite d'études ainsi que le taux d'emploi des jeunes à la sortie de formation. Il est aujourd'hui indispensable de déployer ce dispositif aux formations de l'enseignement supérieur, à savoir les licences, bachelors et masters, notamment via la plateforme Parcoursup. Cet élargissement répondrait à plusieurs impératifs : orienter davantage les jeunes vers les filières présentant les meilleurs taux d'insertion et plus globalement éclairer leurs choix d'orientation ; répondre aux besoins en compétences exprimés par les entreprises, notamment dans les métiers d'avenir qui connaissent des tensions de recrutement ; améliorer la qualité pédagogique des formations. Un récent rapport de députées va dans ce sens et atteste de la nécessité d'améliorer la lisibilité des formations de l'enseignement supérieur dans Parcoursup. Il lui demande donc si le déploiement du dispositif « Inserjeunes » est envisagé dans l'enseignement supérieur, et le cas échéant, quand cela

est prévu. En outre, si la dimension statistique est nécessaire, elle mériterait d'être plus explicite afin que les jeunes puissent avoir une présentation plus précise des perspectives que leur offrent les formations en termes de métiers. Il lui demande comment elle envisage de mieux les accompagner dans leur orientation vers ces métiers d'avenir.

Offre de soins en pédopsychiatrie à La Réunion

12209. – 13 juin 2024. – **Mme Viviane Malet** appelle l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur la question de l'offre de soins en pédopsychiatrie à La Réunion. Le renforcement de l'offre en psychiatrie pour les moins de 18 ans fait partie des priorités régionales, comme nationales dans les politiques de santé publique. Avec 30 % de sa population âgée de moins de 20 ans, l'île de La Réunion est confrontée à des facteurs de vulnérabilité tels que les violences intrafamiliales et les addictions, qui ont des répercussions significatives sur la santé mentale des plus jeunes. Sur ce territoire, les établissements de santé privés assurent 60 % des prises en charge de cette spécialité avec seulement 14 % des financements dédiés ce qui met en péril la pérennité de ces unités. La réforme du financement a pour conséquence de placer en difficulté financière les établissements de santé pourtant très engagés. Il est pourtant crucial de maintenir un accès aux soins pour les populations les plus vulnérables. La fermeture de ces unités entraînerait des conséquences à long terme pour une population jeune et en devenir. Aussi, elle la prie de lui indiquer quelles actions le Gouvernement compte mener sur le sujet pour garantir la continuité de l'offre de soins en santé mentale dans la région.

Précarité des visites médicales à domicile

12210. – 13 juin 2024. – **M. Henri Cabanel** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur le devenir des visites médicales à domicile. L'association SOS Médecins, qui assure un service d'urgence médicale à domicile disponible 24h/24 et 7j/7, alerte sur le risque de réduction, voire de suppression, des visites à domicile en raison de l'absence de réévaluation des tarifs accordés aux médecins pour ces interventions. Les médecins favorisent les consultations dans leur cabinet car elles offrent une rémunération supérieure. En effet, un médecin effectue plusieurs consultations par heure dans son cabinet alors qu'il en réalise moins à domicile dans le même laps de temps. Cependant, lors des négociations conventionnelles avec l'assurance maladie, il semble que les visites médicales à domicile ne bénéficieront pas d'une revalorisation salariale. Les visites médicales à domicile sont donc grandement compromises. Dans un contexte de déserts médicaux et de saturation des services d'urgence dans notre pays, les visites médicales à domicile demeurent cruciales, notamment pour les populations fragiles et isolées. Par conséquent, il demande au Gouvernement quelles mesures il compte prendre pour garantir l'accès aux soins pour l'ensemble de la population à domicile.

Délicat statut des correspondants de presse

12220. – 13 juin 2024. – **M. Jean Hingray** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur le délicat statut des correspondants de presse, maillons pourtant indispensables de l'information locale et départementale. L'article 10 de la loi n° 87-39 du 27 janvier 1987, modifié par l'article 16 de la loi n° 93-121 du 27 janvier 1993, précise que « le correspondant local de la presse régionale ou départementale contribue, selon le déroulement de l'actualité, à la collecte de toute information de proximité relative à une zone déterminée ou à une activité sociale particulière pour le compte d'une entreprise éditrice. Cette contribution consiste en l'apport d'informations soumises avant une éventuelle publication à la vérification ou à la mise en forme préalable par un journaliste professionnel ». Or, il ressort que ces dispositions ne correspondent pas à la réalité de l'activité de nombre d'entre eux, leur activité réelle s'apparentant souvent au travail d'un journaliste mais sans faire l'objet d'un contrat de travail. De ce fait, la collaboration entre l'entreprise éditrice et le correspondant de presse est fragile. En effet, le travail de ces derniers ne consiste pas seulement en un travail de collecte mais bien de rédaction d'un article, sans avoir parfois le droit de le signer. De surcroît, le correspondant n'est pas titulaire d'une carte de presse et il n'est rémunéré que par le versement d'honoraires. Or, le correspondant de presse perçoit des honoraires et des remboursements de frais sur la base de barèmes qui diffèrent selon l'entreprise éditrice pour le compte de laquelle il exerce son activité. Les correspondants de presse sont ainsi soumis à un régime d'une grande précarité. Il lui demande si elle envisage une adaptation de la législation du point de la relation de travail et de la couverture sociale.

Baisses de crédits budgétaires alloués aux missions locales

12254. – 13 juin 2024. – **Mme Marion Canalès** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les baisses de crédits budgétaires alloués aux missions locales. Les récentes décisions prises par le

Gouvernement pénalisent particulièrement les jeunes en recherche d'emploi ou récemment entrés sur le marché du travail. Il s'agit de la nouvelle réforme de l'assurance chômage qui, en faisant passer de 6 à 8 mois la durée de travail minimale ouvrant droit à indemnisation, impacte principalement les 18-30 ans, premiers concernés par les contrats courts. Ainsi, ce sont près de 200 000 personnes qui risquent de voir leur indemnité supprimée. À cela s'ajoutent des baisses de crédits budgétaires liées aux recherches d'économies entreprises par le Gouvernement et qui concernent directement les missions locales dont le rôle majeur en matière d'insertion professionnelle des 18-25 ans est pourtant reconnu. Ce sont plus de 1,1 million de jeunes qui sont accompagnés chaque année par les 437 missions locales, notamment dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution » initié par le Gouvernement. Le 21 février 2024, le ministère de l'économie a paradoxalement annoncé une baisse de 1,1 milliard d'euros des crédits dédiés au travail et à l'emploi, impactant directement les dispositifs d'accompagnement vers l'emploi tels que le parcours d'accès contractualisé à l'emploi et à l'autonomie (PACEA) mis en oeuvre par les missions locales dont le nombre ne cesse pourtant d'augmenter. Cela représente près de 1 500 jeunes pour la mission locale Clermont métropole et volcans (Puy-de-Dôme). Par ailleurs, alors que se profile la signature d'un accord cadre national avec le ministère de la justice et l'union nationale des missions locales pour l'accompagnement des jeunes en milieux fermés, celui-ci ne prévoit qu'une enveloppe de 700 000 euros pour l'intégralité du territoire. Pire, certains financements régionaux dédiés qui pouvaient jusqu'à présent exister arrivent à leur terme et ne seront pas renouvelés, à l'instar du plan d'investissement dans les compétences (PIC) justice octroyé par la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) Auvergne Rhône-Alpes aux missions locales de la région pour un montant global de 330 000 euros. En d'autres termes, l'accompagnement des jeunes en milieu fermé faisant partie de leurs « missions socles », les missions locales doivent continuer d'intervenir avec des moyens en baisse drastique. Pour la mission locale du bassin thiernois (Puy-de-Dôme), cette baisse s'établit à 59 %, avec 134 000 euros en 2023 contre 52 000 euros en 2024. Afin de garantir l'autonomie de tous les jeunes sans exception et donc leur insertion professionnelle, elle lui demande si des moyens budgétaires supplémentaires vont être déployés en direction des missions locales qui constituent l'un des fers de lance de l'objectif de plein emploi affiché par le Gouvernement.

Réduction de l'enveloppe financière confiée aux régions et destinée au financement des centres de formation d'apprentis

2740

12255. – 13 juin 2024. – **Mme Pauline Martin** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur la réduction de l'enveloppe financière confiée aux régions et destinée au financement des dépenses de fonctionnement des centres de formation d'apprentis. En France, plus de 3 000 centres de formation permettent l'apprentissage théorique de plus d'un million de jeunes apprentis. Les centres de formation d'apprentis sont, avec les entreprises, les deux lieux sur lesquels repose la préparation des diplômes par ces jeunes. Tandis que, comme voulu par le président de la République, l'apprentissage est devenu une priorité nationale, le Gouvernement a unilatéralement décidé de réduire de 36 % son financement des centres de formation d'apprentis, qui se fait par l'intermédiaire des régions. Le montant initial de cette enveloppe a déjà été engagé par les régions. Mais, à défaut de concertation et faute de pouvoir compter sur cette compensation des crédits par l'État, elles se retrouvent contraintes de réduire à leur tour des financements en faveur de l'apprentissage, notamment d'investissements. De plus, cette mesure s'additionne à la diminution de 200 millions d'euros de dotations accordés par l'État pour couvrir les dépenses d'enseignement des centres de formation des apprentis. Les coupes budgétaires annoncées ne correspondent en rien aux attentes du secteur, et risquent d'entraîner des conséquences dramatiques pour le développement de l'apprentissage et le fonctionnement des centres de formation, et à la fin, pour le redressement industriel du pays. Les présidents de région, conscients des enjeux de l'apprentissage et des menaces que font peser cette décision sur l'existence et la qualité des formations, se sont unanimement opposés à cette décision. Il est nécessaire que le Gouvernement se concerta avec eux, afin d'organiser le maintien de l'accessibilité de l'apprentissage pour tous les jeunes. Elle lui demande donc de justifier cette décision et de porter attention aux revendications des régions aux sujets des besoins financiers des centres de formation d'apprentis.

Réforme de la solidarité à la source et finances des départements

12271. – 13 juin 2024. – **Mme Michelle Gréaume** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les conséquences financières pour les départements de la réforme de la solidarité à la source. La première étape de la réforme de la solidarité à la source sera expérimentée à partir du 1^{er} octobre dans les cinq départements des Pyrénées-Atlantiques, de l'Hérault, des Ardennes, de l'Aube et des Alpes-Maritimes, avant sa

généralisation à l'ensemble de la France en mars 2025. L'objectif affiché de lutter contre le non-recours aux droits et le renoncement à l'aide sociale est tout à fait louable. Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre d'interrogations existent quant aux conséquences financières pour les départements. En effet, le taux de non-recours est estimé à 34 %. Si ce chiffre est exact, cela représente un coût de 3,5 milliards d'euros, une charge loin d'être neutre que les départements ne sont pas en mesure de supporter. Il n'est pas inutile de rappeler que la suppression de l'allocation spécifique de solidarité (ASS) et le transfert des 320 000 bénéficiaires vers le revenu de solidarité active (RSA) vont déjà grever les finances départementales de 2 milliards d'euros. En conséquence elle lui demande quelles dispositions le Gouvernement compte prendre pour associer les départements à cette expérimentation d'une part et compenser les dépenses supplémentaires qu'elle génère de l'autre.

Action de la France au sein du Conseil de l'Union européenne en matière de fourniture d'une information centralisée aux retraités ayant travaillé dans plusieurs pays européens sur leurs droits à la retraite

12276. – 13 juin 2024. – M. Hervé Maurey rappelle à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargée des personnes âgées et des personnes handicapées, les termes de sa question n° 11174 posée le 11/04/2024 sous le titre : « Action de la France au sein du Conseil de l'Union européenne en matière de fourniture d'une information centralisée aux retraités ayant travaillé dans plusieurs pays européens sur leurs droits à la retraite », qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Représentativité dans les organisations professionnelles d'employeurs des représentants des TPE et PME

12283. – 13 juin 2024. – Mme Agnès Canayer rappelle à Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités les termes de sa question n° 10464 posée le 29/02/2024 sous le titre : "Représentativité dans les organisations professionnelles d'employeurs des représentants des TPE et PME", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

3. 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

Anglars (Jean-Claude) :

- 8913** Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie**. *Chauffage au bois dans le mix énergétique et système d'aide à l'installation* (p. 2806).
- 9058** Transports. **Transports**. *Aménagements de la ligne de train de nuit entre Rodez et Paris* (p. 2838).
- 9602** Transports. **Transports**. *Difficultés sur la ligne de train de nuit Paris-Rodez* (p. 2846).

B

Bacchi (Jérémy) :

- 10030** Transition écologique et cohésion des territoires. **Aménagement du territoire**. *Risques accrus d'inondation pour la commune de Palavas-les Flots* (p. 2811).

Barros (Pierre) :

- 9727** Transports. **Transports**. *RER D* (p. 2846).

Bélim (Audrey) :

- 10565** Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat**. *Conditions de travail des personnels des chambres des métiers et de l'artisanat* (p. 2790).

Belin (Bruno) :

- 10785** Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat**. *Crise sociale des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).
- 11188** Éducation nationale et jeunesse. **Éducation**. *Seuils de décharges de direction* (p. 2780).
- 11510** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité**. *Rumeur sur la vente de Biogaran* (p. 2777).

Blanc (Grégory) :

- 10741** Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat**. *Menace pour les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2792).

Bocquet (Éric) :

- 10383** Enfance, jeunesse et familles. **Société**. *Pauvreté en France* (p. 2784).

Bonfanti-Dossat (Christine) :

- 10895** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **PME, commerce et artisanat**. *Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2771).

Bonnefoy (Nicole) :

- 10744 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2792).
- 12156 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).

Bouad (Denis) :

- 8832 Transports. **Transports.** *Impact du relèvement de l'âge de conduite des engins de déplacement personnel motorisés pour des entreprises touristiques* (p. 2835).

Brossat (Ian) :

- 9277 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation.** *Situation des classes préparatoires aux grandes écoles à Paris* (p. 2778).
- 9601 Transports. **Questions sociales et santé.** *Accès des usagers les plus démunis aux réductions tarifaires dans les transports publics à Paris* (p. 2845).

Bruhin (Céline) :

- 3632 Transports. **Transports.** *Affichage des trains express régionaux dans l'application SNCF Connect* (p. 2815).

C**Cadec (Alain) :**

- 6368 Transports. **Transports.** *Tarification des billets de train lors des journées de grève* (p. 2822).

Cadic (Olivier) :

- 5535 Transition écologique et cohésion des territoires. **Transports.** *Certificat « qualité de l'air » pour les véhicules immatriculés à l'étranger* (p. 2802).

Cambier (Guislain) :

- 9169 Entreprises, tourisme et consommation. **Économie et finances, fiscalité.** *Politique du Gouvernement en matière de droit de la consommation* (p. 2788).
- 9746 Transports. **Transports.** *Hausse des tarifs des péages réclamés par SNCF réseau pour faire rouler les TER* (p. 2848).
- 10237 Transports. **Transports.** *Situation des bateliers des Hauts-de-France* (p. 2850).

Chevalier (Cédric) :

- 9261 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Soutien au chauffage au bois* (p. 2808).
- 10980 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Soutien au chauffage au bois* (p. 2809).

Chevrollier (Guillaume) :

- 10 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu* (p. 2763).
- 113 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu* (p. 2763).

7996 Transports. **Aménagement du territoire.** *Soutien aux mobilités durables dans les zones rurales* (p. 2830).

9875 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **PME, commerce et artisanat.** *Résilience forcée des contrats d'assurance des garagistes* (p. 2767).

Courtial (Édouard) :

9499 Transports. **Transports.** *Ponts de l'Oise* (p. 2844).

Cozic (Thierry) :

10542 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Crise sociale dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2770).

Cukierman (Cécile) :

6328 Transports. **Transports.** *Inquiétudes des usagers concernant la ligne ferroviaire de l'Aubrac* (p. 2821).

D

Darcos (Laure) :

9706 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation.** *Fermetures des classes préparatoires aux grandes écoles* (p. 2778).

Demilly (Stéphane) :

8609 Travail, santé et solidarités. **Questions sociales et santé.** *Congés menstruels* (p. 2853).

Deseyne (Chantal) :

8317 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance* (p. 2799).

Dossus (Thomas) :

4386 Transports. **Transports.** *Inadaptation du projet de contournement autoroutier de Rouen avec les engagements environnementaux de la France* (p. 2816).

Duffourg (Alain) :

10153 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **PME, commerce et artisanat.** *Mesures en faveur du bâtiment et des travaux publics* (p. 2769).

Dumas (Catherine) :

9978 Enfance, jeunesse et familles. **Famille.** *Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance* (p. 2783).

10127 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Union européenne.** *Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement* (p. 2768).

11981 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Union européenne.** *Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement* (p. 2768).

11983 Enfance, jeunesse et familles. **Famille.** *Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance* (p. 2784).

Dumont (Françoise) :

11523 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Questions sociales et santé.** *Risques liés à une vente à l'étranger du géant français des médicaments génériques Biogaran* (p. 2777).

Durox (Aymeric) :

9303 Transports. **Transports.** *Fermetures pour travaux de la ligne P du Transilien* (p. 2842).

9739 Transports. **Transports.** *Circulation de transit à Melun et en forêt de Fontainebleau* (p. 2847).

E**Estrosi Sassone (Dominique) :**

2843 Transition écologique et cohésion des territoires. **Collectivités territoriales.** *Rénovation thermique des bâtiments publics* (p. 2801).

6163 Numérique. **Recherche, sciences et techniques.** *Bilan de l'expérimentation de dérogation au droit de retrait des décisions d'urbanisme autorisant ou ne s'opposant pas à l'implantation d'antennes-relais* (p. 2796).

9488 Enfance, jeunesse et familles. **Famille.** *Réforme du congé maternité* (p. 2782).

F**Fernique (Jacques) :**

8111 Intérieur et outre-mer. **Police et sécurité.** *Punaises de lit dans la zone d'attente de l'aéroport de Roissy* (p. 2795).

G**Garnier (Laurence) :**

11103 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Entreprises.** *Indication géographique du morta* (p. 2774).

Gay (Fabien) :

6931 Transports. **Transports.** *Abandon des rénovations prévues sur le RER B* (p. 2826).

7395 Transports. **Transports.** *Remise en cause de l'extension de la ligne 11* (p. 2828).

9253 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Mobilisation des salariés du groupe Transdev* (p. 2855).

Gold (Éric) :

11407 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Garantir l'égalité des chances pour tous les usagers du compte personnel de formation* (p. 2856).

Goy-Chavent (Sylvie) :

4540 Transports. **Transports.** *Inégalité du financement des transports publics* (p. 2817).

Gréaume (Michelle) :

10926 Culture. **Culture.** *Inquiétude du monde de la danse hip-hop quant à la mise en place d'un diplôme d'État obligatoire pour enseigner* (p. 2762).

Gruny (Pascale) :

- 10118 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Mise en oeuvre de la réforme des autorisations et des tarifs de la dialyse* (p. 2800).

H**Harribey (Laurence) :**

- 5319 Transports. **Transports.** *Régénération de la section ferroviaire Saintes - Bordeaux* (p. 2819).

Havet (Nadège) :

- 8307 Enfance, jeunesse et familles. **Famille.** *Allocation de rentrée scolaire des enfants placés à l'aide sociale à l'enfance* (p. 2781).
- 10946 Éducation nationale et jeunesse. **Éducation.** *Reclassement des personnels de l'éducation nationale* (p. 2779).

Hervé (Loïc) :

- 6630 Transports. **Transports.** *Entretien et remise à niveau des infrastructures aéroportuaires françaises* (p. 2824).
- 9985 Transports. **Transports.** *Motifs de la création de la « fondation ATMB »* (p. 2849).
- 10062 Transports. **Transports.** *Augmentation de la tarification des péages autoroutiers* (p. 2849).

Herzog (Christine) :

- 2557 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Collectivités territoriales.** *Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000* (p. 2764).
- 4435 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Collectivités territoriales.** *Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000* (p. 2765).

Hochart (Joshua) :

- 9496 Transports. **Transports.** *Situation des transports dans le département du Nord* (p. 2844).

J**Jacquín (Olivier) :**

- 2886 Transports. **Transports.** *Ordonnance écotaxe* (p. 2815).

Joly (Patrice) :

- 6162 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Situation du secteur de l'imprimerie face à la hausse des tarifs de l'électricité* (p. 2787).

Joseph (Else) :

- 10959 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Budget.** *Mise en cause des collectivités locales dans la dégradation des finances publiques* (p. 2773).

Joyandet (Alain) :

- 11227 Transports. **Transports.** *Développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire* (p. 2852).

K

Kanner (Patrick) :

6514 Transports. **Aménagement du territoire.** *Problèmes liés à la modernisation et à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin* (p. 2823).

10715 Transports. **Transports.** *Situation de la batellerie des Hauts-de-France* (p. 2852).

Karoutchi (Roger) :

5215 Transports. **Transports.** *Encadrement des trottinettes en « free floating »* (p. 2819).

L

Lafon (Laurent) :

6011 Transports. **Transports.** *Désignation d'une autorité compétente et indépendante pour Paris-Orly* (p. 2821).

Lermytte (Marie-Claude) :

10114 Transports. **Environnement.** *Situation des bateliers* (p. 2850).

Longeot (Jean-François) :

9961 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Garanties pour les territoires et ménages isolés de la ruralité invisible* (p. 2810).

Lopez (Vivette) :

9042 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Maintien du dispositif MaPrimeRénov' pour le chauffage au bois domestique* (p. 2807).

M

Malet (Viviane) :

10702 Entreprises, tourisme et consommation. **Outre-mer.** *Situation de la chambre des métiers et de l'artisanat de La Réunion* (p. 2791).

Mandelli (Didier) :

5602 Transports. **Transports.** *Liaison ferroviaire entre La Roche-sur-Yon et Bressuire*. (p. 2820).

8852 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Place du chauffage au bois dans le mix énergétique* (p. 2805).

9288 Transports. **Transports.** *Amélioration de la liaison ferroviaire entre Nantes et Paris* (p. 2841).

Margaté (Marianne) :

8642 Transports. **Transports.** *Matériel roulant du RER B* (p. 2832).

9230 Transports. **Transports.** *Fermeture de la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges* (p. 2840).

9307 Transports. **Transports.** *Électrification de la ligne ferroviaire reliant Meaux et La Ferté-Milon* (p. 2842).

9429 Transports. **Transports.** *Avenir de la voie ferrée Flamboin-Gouai-Montereau* (p. 2843).

9576 Transports. **Transports.** *Matériel roulant du RER B* (p. 2832).

Martin (Pauline) :

- 10193 Transition écologique et cohésion des territoires. **Collectivités territoriales.** *Transfert de gestion des digues domaniales entre l'État et les intercommunalités* (p. 2814).

Maurey (Hervé) :

- 4622 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Collectivités territoriales.** *Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique* (p. 2765).
- 5158 Transports. **Transports.** *Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est* (p. 2818).
- 6355 Transports. **Transports.** *Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est* (p. 2819).
- 7911 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques* (p. 2799).
- 8597 Santé et prévention. **Questions sociales et santé.** *Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques* (p. 2799).
- 8648 Transports. **Transports.** *Indicateurs de ponctualité des trains* (p. 2833).
- 8942 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Collectivités territoriales.** *Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique* (p. 2766).
- 9157 Transports. **Transports.** *Modification des informations des assistants d'aide à la conduite* (p. 2838).
- 9636 Transports. **Transports.** *Indicateurs de ponctualité des trains* (p. 2833).
- 9968 Transports. **Transports.** *Modification des informations des assistants d'aide à la conduite* (p. 2838).
- 10101 Premier ministre. **Pouvoirs publics et Constitution.** *Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement* (p. 2797).
- 10311 Entreprises, tourisme et consommation. **Entreprises.** *Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs* (p. 2789).
- 10907 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Reste à charge des salariés en matière de formation* (p. 2855).
- 11354 Premier ministre. **Pouvoirs publics et Constitution.** *Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement* (p. 2797).
- 11499 Premier ministre. **Économie et finances, fiscalité.** *Coût et évaluation des normes* (p. 2798).
- 11555 Entreprises, tourisme et consommation. **Entreprises.** *Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs* (p. 2790).
- 11998 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Reste à charge des salariés en matière de formation* (p. 2856).

Mouiller (Philippe) :

- 10671 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Difficultés financières des chambres des métiers et de l'artisanat* (p. 2791).

Muller-Bronn (Laurence) :

- 10187 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Alerte du secteur du bâtiment sur la responsabilité élargie du producteur* (p. 2813).

N

de Nicolaÿ (Louis-Jean) :

- 4873 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères* (p. 2766).
- 10359 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères* (p. 2766).

P

Pellevat (Cyril) :

- 8630 Transports. **Transports.** *Nécessité de déposer une demande de subvention auprès de l'Union européenne pour la ligne ferroviaire « Lyon-Turin »* (p. 2831).
- 9524 Transports. **Transports.** *Réalisation du projet de ligne de train de nuit reliant Paris à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et à Bourg-Saint-Maurice* (p. 2845).

Pluchet (Kristina) :

- 11245 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Situation des communes présentant une population légale susceptible d'un effet de seuil* (p. 2775).

Pointereau (Rémy) :

- 8829 Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Renforcer les systèmes d'aide à l'installation de chauffage à bois* (p. 2804).
- 9248 Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2789).

Poumirol (Émilienne) :

- 8933 Transports. **Transports.** *Financement des services express régionaux métropolitains* (p. 2837).

R

Rojouan (Bruno) :

- 6767 Transports. **Transports.** *Augmentation du temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux* (p. 2825).
- 7248 Transports. **Transports.** *Réduction de la présence de personnel ferroviaire dans les gares* (p. 2827).
- 7260 Transports. **Transports.** *Difficultés liées à la fermeture des guichets dans les gares des territoires ruraux* (p. 2828).
- 8778 Transports. **Transports.** *Manque de transports en commun dans les communes rurales et les petites villes* (p. 2834).
- 8781 Travail, santé et solidarités. **Travail.** *Difficultés liées au « quiet hiring » en France* (p. 2854).
- 8783 Transports. **Transports.** *Tarifs exorbitants des billets de train comparés aux prix des billets d'avion* (p. 2834).
- 9906 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Difficultés rencontrées par les petits magasins de lingerie face aux campagnes publicitaires de dé-vente* (p. 2809).

Romagny (Anne-Sophie) :

- 9012** Entreprises, tourisme et consommation. **Économie et finances, fiscalité.** *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2788).
- 11332** Entreprises, tourisme et consommation. **Économie et finances, fiscalité.** *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2789).

S**Saury (Hugues) :**

- 4937** Transports. **Transports.** *Soutien aux transporteurs routiers* (p. 2817).
- 7601** Transition écologique et cohésion des territoires. **Travail.** *Manque de main d'oeuvre spécialisée dans le nucléaire* (p. 2803).
- 11051** Éducation nationale et jeunesse. **Éducation.** *Atteinte à la laïcité dans le milieu scolaire* (p. 2780).

Savoldelli (Pascal) :

- 7614** Transports. **Transports.** *Prolongement de la ligne 10* (p. 2829).

Sollogoub (Nadia) :

- 9195** Transports. **Transports.** *Gestion des canaux de gabarit Freycinet* (p. 2839).
- 10179** Transition écologique et cohésion des territoires. **Énergie.** *Baisse programmée des aides en faveur des systèmes de chauffage au bois* (p. 2812).

Szczurek (Christopher) :

- 11268** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. **Économie et finances, fiscalité.** *Dérapage budgétaire de l'État et conséquences pour les budgets des communes* (p. 2776).

T**Temal (Rachid) :**

- 8284** Transports. **Transports.** *Généralisation des descentes continues à Paris-Charles-de-Gaulle* (p. 2830).

Tissot (Jean-Claude) :

- 10531** Transports. **Transports.** *Contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée* (p. 2851).

V**Vallet (Mickaël) :**

- 10750** Entreprises, tourisme et consommation. **PME, commerce et artisanat.** *Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).

Varaillas (Marie-Claude) :

- 10874** Enfance, jeunesse et familles. **Questions sociales et santé.** *Récipiendaires de la médaille de l'enfance et des familles* (p. 2786).

Vayssouze-Faure (Jean-Marc) :

- 8929** Transports. **Transports.** *Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot* (p. 2836).

9747 Transports. **Transports.** *Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot* (p. 2836).

W

Wattebled (Dany) :

6561 Transition écologique et cohésion des territoires. **Environnement.** *Champ d'application de la réglementation relative aux nuisances sonores* (p. 2803).

INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

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

A

Aménagement du territoire

Bacchi (Jérémy) :

10030 Transition écologique et cohésion des territoires. *Risques accrus d'inondation pour la commune de Palavas-les Flots* (p. 2811).

Chevrollier (Guillaume) :

7996 Transports. *Soutien aux mobilités durables dans les zones rurales* (p. 2830).

Kanner (Patrick) :

6514 Transports. *Problèmes liés à la modernisation et à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin* (p. 2823).

B

Budget

Joseph (Else) :

10959 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Mise en cause des collectivités locales dans la dégradation des finances publiques* (p. 2773).

C

Collectivités territoriales

Estrosi Sassone (Dominique) :

2843 Transition écologique et cohésion des territoires. *Rénovation thermique des bâtiments publics* (p. 2801).

Herzog (Christine) :

2557 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000* (p. 2764).

4435 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000* (p. 2765).

Martin (Pauline) :

10193 Transition écologique et cohésion des territoires. *Transfert de gestion des digues domaniales entre l'État et les intercommunalités* (p. 2814).

Maurey (Hervé) :

4622 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique* (p. 2765).

8942 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique* (p. 2766).

Culture

Gréaume (Michelle) :

- 10926 Culture. *Inquiétude du monde de la danse hip-hop quant à la mise en place d'un diplôme d'État obligatoire pour enseigner* (p. 2762).

E

Économie et finances, fiscalité

Belin (Bruno) :

- 11510 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Rumeur sur la vente de Biogaran* (p. 2777).

Cambier (Guislain) :

- 9169 Entreprises, tourisme et consommation. *Politique du Gouvernement en matière de droit de la consommation* (p. 2788).

Chevrollier (Guillaume) :

- 10 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu* (p. 2763).
- 113 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu* (p. 2763).

Cozic (Thierry) :

- 10542 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Crise sociale dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2770).

Maurey (Hervé) :

- 11499 Premier ministre. *Coût et évaluation des normes* (p. 2798).

de Nicolaj (Louis-Jean) :

- 4873 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères* (p. 2766).
- 10359 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères* (p. 2766).

Pluchet (Kristina) :

- 11245 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Situation des communes présentant une population légale susceptible d'un effet de seuil* (p. 2775).

Romagny (Anne-Sophie) :

- 9012 Entreprises, tourisme et consommation. *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2788).
- 11332 Entreprises, tourisme et consommation. *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2789).

Szczurek (Christopher) :

- 11268 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Dérapage budgétaire de l'État et conséquences pour les budgets des communes* (p. 2776).

Éducation

Belin (Bruno) :

11188 Éducation nationale et jeunesse. *Seuils de décharges de direction* (p. 2780).

Brossat (Ian) :

9277 Éducation nationale et jeunesse. *Situation des classes préparatoires aux grandes écoles à Paris* (p. 2778).

Darcos (Laure) :

9706 Éducation nationale et jeunesse. *Fermetures des classes préparatoires aux grandes écoles* (p. 2778).

Havet (Nadège) :

10946 Éducation nationale et jeunesse. *Reclassement des personnels de l'éducation nationale* (p. 2779).

Saury (Hugues) :

11051 Éducation nationale et jeunesse. *Atteinte à la laïcité dans le milieu scolaire* (p. 2780).

Énergie

Anglars (Jean-Claude) :

8913 Transition écologique et cohésion des territoires. *Chauffage au bois dans le mix énergétique et système d'aide à l'installation* (p. 2806).

Longeot (Jean-François) :

9961 Transition écologique et cohésion des territoires. *Garanties pour les territoires et ménages isolés de la ruralité invisible* (p. 2810).

Lopez (Vivette) :

9042 Transition écologique et cohésion des territoires. *Maintien du dispositif MaPrimeRénov'pour le chauffage au bois domestique* (p. 2807).

Mandelli (Didier) :

8852 Transition écologique et cohésion des territoires. *Place du chauffage au bois dans le mix énergétique* (p. 2805).

Pointereau (Rémy) :

8829 Transition écologique et cohésion des territoires. *Renforcer les systèmes d'aide à l'installation de chauffage à bois* (p. 2804).

Sollogoub (Nadia) :

10179 Transition écologique et cohésion des territoires. *Baisse programmée des aides en faveur des systèmes de chauffage au bois* (p. 2812).

Entreprises

Garnier (Laurence) :

11103 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Indication géographique du morta* (p. 2774).

Maurey (Hervé) :

10311 Entreprises, tourisme et consommation. *Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs* (p. 2789).

11555 Entreprises, tourisme et consommation. *Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs* (p. 2790).

Environnement

Chevalier (Cédric) :

9261 Transition écologique et cohésion des territoires. *Soutien au chauffage au bois* (p. 2808).

10980 Transition écologique et cohésion des territoires. *Soutien au chauffage au bois* (p. 2809).

Lermytte (Marie-Claude) :

10114 Transports. *Situation des bateliers* (p. 2850).

Muller-Bronn (Laurence) :

10187 Transition écologique et cohésion des territoires. *Alerte du secteur du bâtiment sur la responsabilité élargie du producteur* (p. 2813).

Rojouan (Bruno) :

9906 Transition écologique et cohésion des territoires. *Difficultés rencontrées par les petits magasins de lingerie face aux campagnes publicitaires de dé-vente* (p. 2809).

Wattebled (Dany) :

6561 Transition écologique et cohésion des territoires. *Champ d'application de la réglementation relative aux nuisances sonores* (p. 2803).

F

Famille

Dumas (Catherine) :

9978 Enfance, jeunesse et familles. *Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance* (p. 2783).

11983 Enfance, jeunesse et familles. *Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance* (p. 2784).

Estrosi Sassone (Dominique) :

9488 Enfance, jeunesse et familles. *Réforme du congé maternité* (p. 2782).

Havet (Nadège) :

8307 Enfance, jeunesse et familles. *Allocation de rentrée scolaire des enfants placés à l'aide sociale à l'enfance* (p. 2781).

O

Outre-mer

Malet (Viviane) :

10702 Entreprises, tourisme et consommation. *Situation de la chambre des métiers et de l'artisanat de La Réunion* (p. 2791).

P

PME, commerce et artisanat

Bélim (Audrey) :

10565 Entreprises, tourisme et consommation. *Conditions de travail des personnels des chambres des métiers et de l'artisanat* (p. 2790).

Belin (Bruno) :

10785 Entreprises, tourisme et consommation. *Crise sociale des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).

Blanc (Grégory) :

10741 Entreprises, tourisme et consommation. *Menace pour les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2792).

Bonfanti-Dossat (Christine) :

10895 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2771).

Bonnefoy (Nicole) :

10744 Entreprises, tourisme et consommation. *Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2792).

12156 Entreprises, tourisme et consommation. *Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).

Chevrollier (Guillaume) :

9875 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Résiliation forcée des contrats d'assurance des garagistes* (p. 2767).

Duffourg (Alain) :

10153 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Mesures en faveur du bâtiment et des travaux publics* (p. 2769).

Joly (Patrice) :

6162 Entreprises, tourisme et consommation. *Situation du secteur de l'imprimerie face à la hausse des tarifs de l'électricité* (p. 2787).

Mouiller (Philippe) :

10671 Entreprises, tourisme et consommation. *Difficultés financières des chambres des métiers et de l'artisanat* (p. 2791).

Pointereau (Rémy) :

9248 Entreprises, tourisme et consommation. *Avenir des centres techniques régionaux de la consommation* (p. 2789).

Vallet (Mickaël) :

10750 Entreprises, tourisme et consommation. *Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat* (p. 2793).

Police et sécurité

Fernique (Jacques) :

8111 Intérieur et outre-mer. *Punaises de lit dans la zone d'attente de l'aéroport de Roissy* (p. 2795).

Pouvoirs publics et Constitution

Maurey (Hervé) :

10101 Premier ministre. *Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement* (p. 2797).

11354 Premier ministre. *Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement* (p. 2797).

Q

Questions sociales et santé

Brossat (Ian) :

- 9601 Transports. *Accès des usagers les plus démunis aux réductions tarifaires dans les transports publics à Paris* (p. 2845).

Demilly (Stéphane) :

- 8609 Travail, santé et solidarités. *Congés menstruels* (p. 2853).

Deseyne (Chantal) :

- 8317 Santé et prévention. *Prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance* (p. 2799).

Dumont (Françoise) :

- 11523 Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Risques liés à une vente à l'étranger du géant français des médicaments génériques Biogaran* (p. 2777).

Gruny (Pascale) :

- 10118 Santé et prévention. *Mise en oeuvre de la réforme des autorisations et des tarifs de la dialyse* (p. 2800).

Maurey (Hervé) :

- 7911 Santé et prévention. *Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques* (p. 2799).

- 8597 Santé et prévention. *Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques* (p. 2799).

Varaillas (Marie-Claude) :

- 10874 Enfance, jeunesse et familles. *Récipiendaires de la médaille de l'enfance et des familles* (p. 2786).

R

Recherche, sciences et techniques

Estrosi Sassone (Dominique) :

- 6163 Numérique. *Bilan de l'expérimentation de dérogation au droit de retrait des décisions d'urbanisme autorisant ou ne s'opposant pas à l'implantation d'antennes-relais* (p. 2796).

S

Société

Bocquet (Éric) :

- 10383 Enfance, jeunesse et familles. *Pauvreté en France* (p. 2784).

T

Transports

Anglars (Jean-Claude) :

- 9058 Transports. *Aménagements de la ligne de train de nuit entre Rodez et Paris* (p. 2838).

- 9602 Transports. *Difficultés sur la ligne de train de nuit Paris-Rodez* (p. 2846).

Barros (Pierre) :

9727 Transports. *RER D* (p. 2846).

Bouad (Denis) :

8832 Transports. *Impact du relèvement de l'âge de conduite des engins de déplacement personnel motorisés pour des entreprises touristiques* (p. 2835).

Brulin (Céline) :

3632 Transports. *Affichage des trains express régionaux dans l'application SNCF Connect* (p. 2815).

Cadec (Alain) :

6368 Transports. *Tarifcation des billets de train lors des journées de grève* (p. 2822).

Cadic (Olivier) :

5535 Transition écologique et cohésion des territoires. *Certificat « qualité de l'air » pour les véhicules immatriculés à l'étranger* (p. 2802).

Cambier (Guislain) :

9746 Transports. *Hausse des tarifs des péages réclamés par SNCF réseau pour faire rouler les TER* (p. 2848).

10237 Transports. *Situation des bateliers des Hauts-de-France* (p. 2850).

Courtial (Édouard) :

9499 Transports. *Ponts de l'Oise* (p. 2844).

Cukierman (Cécile) :

6328 Transports. *Inquiétudes des usagers concernant la ligne ferroviaire de l'Aubrac* (p. 2821).

Dossus (Thomas) :

4386 Transports. *Inadaptation du projet de contournement autoroutier de Rouen avec les engagements environnementaux de la France* (p. 2816).

Durox (Aymeric) :

9303 Transports. *Fermetures pour travaux de la ligne P du Transilien* (p. 2842).

9739 Transports. *Circulation de transit à Melun et en forêt de Fontainebleau* (p. 2847).

Gay (Fabien) :

6931 Transports. *Abandon des rénovations prévues sur le RER B* (p. 2826).

7395 Transports. *Remise en cause de l'extension de la ligne 11* (p. 2828).

Goy-Chavent (Sylvie) :

4540 Transports. *Inégalité du financement des transports publics* (p. 2817).

Harribey (Laurence) :

5319 Transports. *Régénération de la section ferroviaire Saintes - Bordeaux* (p. 2819).

Hervé (Loïc) :

6630 Transports. *Entretien et remise à niveau des infrastructures aéroportuaires françaises* (p. 2824).

9985 Transports. *Motifs de la création de la « fondation ATMB »* (p. 2849).

10062 Transports. *Augmentation de la tarifcation des péages autoroutiers* (p. 2849).

Hochart (Joshua) :

9496 Transports. *Situation des transports dans le département du Nord* (p. 2844).

Jacquin (Olivier) :

2886 Transports. *Ordonnance écotaxe* (p. 2815).

Joyandet (Alain) :

11227 Transports. *Développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire* (p. 2852).

Kanner (Patrick) :

10715 Transports. *Situation de la batellerie des Hauts-de-France* (p. 2852).

Karoutchi (Roger) :

5215 Transports. *Encadrement des trottinettes en « free floating »* (p. 2819).

Lafon (Laurent) :

6011 Transports. *Désignation d'une autorité compétente et indépendante pour Paris-Orly* (p. 2821).

Mandelli (Didier) :

5602 Transports. *Liaison ferroviaire entre La Roche-sur-Yon et Bressuire*. (p. 2820).

9288 Transports. *Amélioration de la liaison ferroviaire entre Nantes et Paris* (p. 2841).

Margaté (Marianne) :

8642 Transports. *Matériel roulant du RER B* (p. 2832).

9230 Transports. *Fermeture de la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges* (p. 2840).

9307 Transports. *Électrification de la ligne ferroviaire reliant Meaux et La Ferté-Milon* (p. 2842).

9429 Transports. *Avenir de la voie ferrée Flamboin-Gouai-Montereau* (p. 2843).

9576 Transports. *Matériel roulant du RER B* (p. 2832).

Maurey (Hervé) :

5158 Transports. *Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est* (p. 2818).

6355 Transports. *Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est* (p. 2819).

8648 Transports. *Indicateurs de ponctualité des trains* (p. 2833).

9157 Transports. *Modification des informations des assistants d'aide à la conduite* (p. 2838).

9636 Transports. *Indicateurs de ponctualité des trains* (p. 2833).

9968 Transports. *Modification des informations des assistants d'aide à la conduite* (p. 2838).

Pellevat (Cyril) :

8630 Transports. *Nécessité de déposer une demande de subvention auprès de l'Union européenne pour la ligne ferroviaire « Lyon-Turin »* (p. 2831).

9524 Transports. *Réalisation du projet de ligne de train de nuit reliant Paris à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et à Bourg-Saint-Maurice* (p. 2845).

Poumirol (Émilienne) :

8933 Transports. *Financement des services express régionaux métropolitains* (p. 2837).

Rojouan (Bruno) :

- 6767 Transports. *Augmentation du temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux* (p. 2825).
- 7248 Transports. *Réduction de la présence de personnel ferroviaire dans les gares* (p. 2827).
- 7260 Transports. *Difficultés liées à la fermeture des guichets dans les gares des territoires ruraux* (p. 2828).
- 8778 Transports. *Manque de transports en commun dans les communes rurales et les petites villes* (p. 2834).
- 8783 Transports. *Tarifs exorbitants des billets de train comparés aux prix des billets d'avion* (p. 2834).

Saury (Hugues) :

- 4937 Transports. *Soutien aux transporteurs routiers* (p. 2817).

Savoldelli (Pascal) :

- 7614 Transports. *Prolongement de la ligne 10* (p. 2829).

Sollogoub (Nadia) :

- 9195 Transports. *Gestion des canaux de gabarit Freycinet* (p. 2839).

Temal (Rachid) :

- 8284 Transports. *Généralisation des descentes continues à Paris-Charles-de-Gaulle* (p. 2830).

Tissot (Jean-Claude) :

- 10531 Transports. *Contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée* (p. 2851).

Vayssouze-Faure (Jean-Marc) :

- 8929 Transports. *Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot* (p. 2836).
- 9747 Transports. *Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot* (p. 2836).

2760

Travail**Gay (Fabien) :**

- 9253 Travail, santé et solidarités. *Mobilisation des salariés du groupe Transdev* (p. 2855).

Gold (Éric) :

- 11407 Travail, santé et solidarités. *Garantir l'égalité des chances pour tous les usagers du compte personnel de formation* (p. 2856).

Maurey (Hervé) :

- 10907 Travail, santé et solidarités. *Reste à charge des salariés en matière de formation* (p. 2855).
- 11998 Travail, santé et solidarités. *Reste à charge des salariés en matière de formation* (p. 2856).

Rojouan (Bruno) :

- 8781 Travail, santé et solidarités. *Difficultés liées au « quiet hiring » en France* (p. 2854).

Saury (Hugues) :

- 7601 Transition écologique et cohésion des territoires. *Manque de main d'oeuvre spécialisée dans le nucléaire* (p. 2803).

U

Union européenne

Dumas (Catherine) :

- 10127** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement* (p. 2768).
- 11981** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique. *Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement* (p. 2768).

Réponses des ministres

AUX QUESTIONS ÉCRITES

CULTURE

Inquiétude du monde de la danse hip-hop quant à la mise en place d'un diplôme d'État obligatoire pour enseigner

10926. – 28 mars 2024. – **Mme Michelle Gréaume** appelle l'attention de **Mme la ministre de la culture** sur la réforme des diplômes d'État de danse envisagée dans la proposition de loi n° 1149 de deux députées, visant à élargir les esthétiques de danse concernées par la loi n° 89 468 du 10 juillet 1989 relative à l'enseignement de la danse. Parmi les disciplines nommées et concernées dans cette proposition de loi figure la danse hip hop, mouvement emblématique des cultures urbaines et populaires, au sein duquel des inquiétudes importantes émergent. Sous prétexte d'apporter une garantie de sécurité et de qualité aux élèves et à leurs parents, ce texte prévoit d'imposer un cadre rigide à une pratique, la danse hip hop, dont l'identité est spécifiquement liée à une autodidaxie et une transmission horizontale, loin des standards académiques. Aucune étude attestant de la mauvaise qualité des enseignements ou de la survenance d'accidents et de blessures physiques supérieure à la moyenne n'a démontré la nécessité de sanctionner l'absence de diplôme des professeurs actuels de hip hop. Ainsi, ces derniers, ayant aujourd'hui construit leur légitimité professionnelle en interne, reconnus par leurs pairs et leurs élèves, devraient se conformer à un cadre totalement en opposition avec la philosophie et l'histoire de ce mouvement qui s'est toujours organisé de manière autonome et basé sur un système de transmission qui lui est propre. En outre, cette réglementation participerait à exclure celles et ceux qui en ont été les pionniers et ont contribué à l'implantation et au rayonnement de cette culture : la mise en place du diplôme obligatoire instaurerait une forme de sélection sociale, compte tenu du coût de la formation et de sa durée, notamment. Sans compter la pénurie de professeurs que cela pourrait provoquer, ceux-ci étant soumis à une formation de 3 ans avant de pouvoir pratiquer. La culture hip hop est attachée aux valeurs de l'éducation populaire. Elle a permis le rayonnement des danses populaires françaises à l'international, l'accessibilité à toutes et tous à la créativité et à l'expression de soi dans l'espace public, quel que soit le milieu social ou culturel. Il est à craindre que le fait de placer la pratique sous le coup d'une loi contraignante ne fera que participer à sa gentrification et sa désappropriation. C'est la raison pour laquelle elle lui demande quelle alternative elle peut mettre en place pour préserver la danse hip hop du cadrage légal qui la vise, afin de laisser cet art autonome s'exprimer dans un cadre moins contraignant.

Réponse. – La proposition de loi n° 1149 visant à professionnaliser l'enseignement de la danse en tenant compte de la diversité des pratiques a pour objectif de faire évoluer les disciplines chorégraphiques qui le souhaiteront par la structuration de leur filière d'enseignement et de valoriser les parcours professionnels des artistes-enseignants par l'acquisition d'un diplôme d'État. La limitation du champ d'application sera clairement inscrite dans la loi afin de clarifier la portée du dispositif de diplomation et de préciser que seules seront concernées par ces dispositions les esthétiques figurant dans le décret. La proposition de loi n'impose pas l'obtention d'un diplôme d'État de manière indéterminée. Le texte présenté, à l'instar de celui de 1989, ne s'applique pas au secteur de l'animation dès lors qu'il n'exerce pas une activité d'enseignement. Les animateurs ont une activité et un statut spécifiques ne relevant pas de l'enseignement artistique. De nombreux animateurs travaillent dans le secteur associatif : maisons des jeunes et de la culture (MJC), maisons de quartier, foyers de jeunes travailleurs, associations d'éducation populaire (foyers ruraux ...), en milieu périscolaire, structures de loisirs, centres culturels, auprès des personnes âgées, des personnes en situation de handicaps, de publics en difficulté. Les diplômes de l'animation sont dans l'ensemble délivrés par les ministères de la santé et de la jeunesse et des sports, à l'instar du BAPAAT (brevet d'aptitude professionnel d'assistant animateur technicien de la jeunesse et des sports), du BPJEPS (brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport) ou du BAFA (brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur). La proposition de loi se rapporte à l'activité d'enseignement de la danse dans le champ de l'enseignement artistique. Cette activité consiste en la transmission de compétences techniques, artistiques et stylistiques dans le domaine chorégraphique, inscrites dans une progression d'acquisitions conformément à un programme pédagogique. Le dispositif du diplôme d'État de professeur de danse marque le point d'aboutissement d'un cursus d'enseignement structuré. Ce dernier ne concerne pas ni ne limite l'autodidaxie et la transmission horizontale au sein de la

communauté hip hop. La mise en place du diplôme d'État n'instaure aucune forme de sélection sociale. Le coût moyen de la formation au diplôme d'État de professeur de danse varie entre 500 euros dans un centre public subventionné et 8 000 euros en centre privé. Des prises en charge sont possibles. Les aides diffèrent selon le statut du candidat : demandeur d'emploi (antenne France Travail) ; jeune issu du milieu scolaire ou étudiant (possibilité d'obtenir une bourse CROUS en fonction des revenus fiscaux) ; intermittent du spectacle ou salariés en CDD / CDI (possibilité d'une prise en charge par l'Opérateur de Compétences - OPCO). Concernant la situation des professionnels actuellement en exercice, l'institution d'une mesure transitoire a été prévue afin de permettre à ceux qui ont enseigné la danse de pouvoir prétendre au titre de professeur de danse par le biais de la dispense. Cette procédure simplifiée vise à reconnaître les parcours et les compétences des pédagogues afin de leur permettre de dispenser l'enseignement de leur esthétique au même titre que les futurs diplômés. L'actuel prérequis de pratique pédagogique conduite auprès de publics diversifiés, notamment en termes d'âge et de niveau technique, et équivalant à au moins cinq ans à temps plein (soit 3 600 heures) au cours des dix années précédant la demande de dispense sera ajusté en fonction des spécificités des esthétiques entrantes. En termes d'employabilité, l'enjeu de la proposition de loi est de mettre à niveau un diplôme et une profession. Si la loi est votée, la protection du titre de professeur de danse sera maintenue et élargie. Un nombre plus important de professionnels pourra obtenir le diplôme d'État. Ces derniers auront ainsi l'opportunité d'entrer dans une dynamique de carrière ouverte sur le privé comme sur le public. L'intégration dans la fonction publique territoriale sera envisageable en tant qu'assistant territorial d'enseignement artistique (ATEA), cadre d'emploi au sein des conservatoires. Il sera également possible d'exercer au sein de l'enseignement supérieur en fonction des parcours. Les ressortissants étrangers venant travailler en France pourront, s'ils le souhaitent, s'inscrire dans le droit commun des démarches simplifiées existantes, notamment les dispenses ou équivalences, partielles ou totales. L'évolution du cadre législatif est fortement attendue par un grand nombre de professionnels. Les réflexions et travaux ont débuté dès 2012 au sein de la commission consultative paritaire du spectacle vivant (CPC SV) et toutes les organisations soulignent désormais l'urgence d'élargir le bénéfice du diplôme à de nouvelles esthétiques chorégraphiques au-delà des danses classique, contemporaine et jazz déjà concernées, tout en renforçant le contrôle des exigences de sécurité et de santé publique afin de garantir l'intégrité physique de tous les pratiquants.

2763

ÉCONOMIE, FINANCES, SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu

10. – 7 juillet 2022. – **M. Guillaume Chevrollier** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu. La France manque incontestablement de logements locatifs et pour autant, le régime fiscal actuel ne favorise pas cet investissement pour des contribuables en quête d'un simple complément de revenu. Aussi, de nombreux agriculteurs ont acquis au cours de leur carrière du foncier bâti, afin de s'assurer un complément de revenu, en particulier à la retraite. Mais la fiscalité appliquée pèse lourd puisque les revenus locatifs sont soumis à l'impôt sur le revenu, suivant deux régimes déclaratifs, et aux prélèvements sociaux sans seuil d'exonération. Or, une exonération de tout impôt et prélèvement sur les revenus fonciers bâtis en deçà d'un seuil défini permettrait à des propriétaires, en particulier les agriculteurs dont les niveaux de retraite sont souvent très bas, de louer les logements qu'ils ont acquis tout en se constituant un complément de revenu, sans fiscalité supplémentaire. Dans le contexte inflationniste actuel et de la nécessité de redonner du pouvoir d'achat, il lui demande si le Gouvernement envisage de fixer un seuil d'exonération de taxation des revenus fonciers.

Fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu

113. – 7 juillet 2022. – **M. Guillaume Chevrollier** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la fiscalisation des revenus fonciers constituant un complément de revenu. La France manque incontestablement de logements locatifs et pour autant le régime fiscal actuel ne favorise pas cet investissement pour des contribuables en quête d'un simple complément de revenu. Aussi, de nombreux agriculteurs ont acquis au cours de leur carrière du foncier bâti afin de s'assurer un complément de revenu, en particulier à la retraite. Mais la fiscalité appliquée pèse lourd puisque les revenus locatifs sont soumis à l'impôt sur le revenu, suivant deux régimes déclaratifs, et aux prélèvements sociaux, sans seuil d'exonération. Or, une exonération de tout impôt et prélèvement sur les revenus fonciers bâtis en deçà d'un seuil défini permettrait à des propriétaires en particulier les agriculteurs dont les niveaux de retraite sont souvent très

bas, de louer les logements qu'ils ont acquis tout en se constituant un complément de revenu, sans fiscalité supplémentaire. Dans le contexte inflationniste actuel et de la nécessité de redonner du pouvoir d'achat, il lui demande si le Gouvernement envisage de fixer un seuil d'exonération de taxation des revenus fonciers.

Réponse. – L'article 28 du code général des impôts (CGI) dispose que le revenu net foncier imposable est égal à la différence entre les revenus bruts et le total des charges de la propriété. Les charges déductibles, énumérées par l'article 31 du CGI, s'entendent pour les propriétés urbaines notamment des dépenses de réparation et d'entretien effectivement supportées par le propriétaire, des primes d'assurance, des dépenses d'amélioration afférentes aux locaux d'habitation, à l'exclusion d'une part, des frais correspondant à des travaux de construction, de reconstruction ou d'agrandissement et d'autre part, des dépenses au titre desquelles le propriétaire bénéficie du crédit d'impôt sur le revenu prévu à l'article 200 *quater* A du CGI, des intérêts de dettes contractées pour la conservation, l'acquisition, la construction, la réparation ou l'amélioration des propriétés et des frais de gestion, fixés à 20 € par local, majorés, lorsque ces dépenses sont effectivement supportées par le propriétaire, des frais de rémunération des gardes et concierges, des frais de procédure et des frais de rémunération, honoraire et commission versés à un tiers pour la gestion des immeubles. L'article 32 du CGI prévoit un régime d'imposition simplifié des revenus fonciers. Ce régime du micro-foncier est réservé aux contribuables dont le revenu brut foncier n'excède pas 15 000 € et qui ne donnent pas en location des biens bénéficiant de certains régimes spéciaux. Les contribuables qui, n'ayant pas opté pour le régime réel, relèvent du régime micro-foncier, sont dispensés du dépôt de la déclaration annexe de revenus fonciers. Ils sont seulement tenus de porter le montant de leurs revenus bruts fonciers sur la déclaration d'ensemble des revenus. Le revenu net foncier imposable est alors calculé automatiquement par l'application d'un abattement de 30 % représentatif des charges. Quel que soit son régime d'imposition, le revenu foncier est ainsi pris en compte dans l'assiette du revenu global net annuel, en application du 3 de l'article 158 du CGI, compte tenu, le cas échéant, du montant des déficits visés au I de l'article 156 du même code (CGI, art. 13, 2). À cet égard, le 3° du I de l'article 156 du CGI permet l'imputation du déficit foncier sur le revenu global lorsqu'il ne résulte pas des intérêts d'emprunt et qu'il n'excède pas 10 700 € (cette limite étant rehaussée, sous conditions, à 21 400 € à concurrence du montant des dépenses déductibles de travaux de rénovation énergétique) et sur le revenu net foncier des dix années ultérieures dans les autres cas. Le revenu global net annuel est ainsi soumis au barème progressif de l'impôt sur le revenu, caractérisé, notamment, par le fait qu'il est fortement personnalisé, c'est-à-dire que son montant est proportionné aux facultés contributives de chaque contribuable, celles-ci étant appréciées en fonction du nombre de personnes qui vivent du revenu du foyer. Ces règles d'assiette et de liquidation concourent à la détermination d'un impôt sur le revenu du patrimoine foncier en adéquation avec l'ensemble des revenus du foyer qui les perçoit et ne justifient ainsi nullement l'application d'une exonération en deçà d'un certain seuil de revenus fonciers. Le dispositif "Loc'avantages" prévu par l'article 199 *tricies* du CGI permet enfin aux propriétaires bailleurs, qui relèvent du régime réel d'imposition et donnent leur logement en location dans le cadre d'une convention avec l'agence nationale de l'habitat (Anah), de bénéficier d'une réduction d'impôt allant de 15 à 65 % du montant brut des loyers, suivant que leur logement est affecté à la location intermédiaire, sociale ou très sociale. Cette mesure ciblée paraît de nature à répondre aux préoccupations exprimées.

Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000

2557. – 8 septembre 2022. – **Mme Christine Herzog** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales** sur la compensation pour les communes du produit des taxes liées au foncier non bâti (TFPNB) quand il s'agit de forêts situées en site Natura 2000 appartenant à la commune mais exploitées par l'office national des forêts (ONF). Cette dernière est exonérée de la taxe foncière pendant une période de 5 ans renouvelable ((article 1395 E du code général des impôts)) mais sa compensation par l'État en faveur des communes est de droit. Elle lui demande pourquoi les communes de la Moselle ne perçoivent pas de compensations alors que cela était prévu en application du B de l'article 146 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000

4435. – 15 décembre 2022. – **Mme Christine Herzog** rappelle à **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité** les termes de sa question n° 02557 posée le 08/09/2022 sous le titre : "Compensation pour les communes de la taxe foncière sur les propriétés non bâties en site boisé Natura 2000", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. Elle s'étonne tout particulièrement de ce retard important et elle souhaiterait qu'elle lui indique les raisons d'une telle carence. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Réponse. – L'article 1395 E du code général des impôts (CGI) prévoit une exonération de taxe foncière sur les propriétés non bâties en faveur des terrains situés dans un site Natura 2000. Les communes de département de Moselle, à l'instar de toutes les communes entrant dans le champ d'application de la présente mesure, reçoivent une compensation dont le montant demeure variable selon les mouvements des bases exonérables et les taux de minoration votés en lois de finances entre 2009 et 2016. D'une part, le fait générateur de la compensation dépend naturellement des bases exonérées sur le territoire de la commune. Le champ territorial d'application recouvre des terrains classés selon leur nature (terres, prés et prairies naturels, lacs etc.) et leur situation au regard du droit de l'environnement (zones spéciales de conservation, zones de protection spéciale etc.). Dans la mesure où la détermination de ces bases s'opère chaque année par un arrêté publié au *Journal officiel* de la République française, la volatilité des terrains éligibles, revêtant la qualité de « sites Natura 2000 », se reporte conséquemment sur le champ des exonérations compensables et par suite, sur le niveau des allocations compensatrices versées. Les conditions particulières d'octroi renforcent ainsi le degré de variabilité des montants exonérés : les terrains doivent figurer sur la liste arrêtée par le préfet ; un engagement de gestion (renouvelable) doit être souscrit par le propriétaire pour cinq ans, date à laquelle court le point de départ de l'exonération, prenant soit la forme de contrats dénommés « contrats Natura 2000 », soit la forme d'une adhésion à une charte Natura 2000. Par conséquent, cette exonération de droit est bornée dans le temps (cinq ans), assujettie à des exigences légales (obligations déclaratives) et réglementaires (inscription des terrains sur une liste arrêtée par le préfet à l'issue de l'approbation du document d'objectifs du site Natura 2000) dont le non-respect aboutit à une perte ou une déchéance du régime d'exonération. D'autre part, le B de l'article 146 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux prévoit que l'État, compense, chaque année, les pertes de recettes résultant pour les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de l'exonération de TFPNB ainsi accordée. Cette compensation est égale au produit obtenu en multipliant la perte de base résultant, chaque année et pour chaque commune ou groupements à fiscalité propre, de l'exonération par le taux de la TFPNB voté en 2003 par la commune ou l'EPCI. À compter de 2009 jusqu'en 2016, des coefficients de minoration ont été votés par le Parlement et tendent à réduire, par voie de conséquence, les montants compensés. Les deux variables articulées plus haut, de nature tant juridique que budgétaire, expliquent la baisse des compensations versées au titre de l'exonération Natura 2000. Au sein du département de la Moselle, huit communes avaient une base exonérée non nulle en 2021, dont les pertes de recettes ont été compensées pour un montant total de 19 001 €. En 2022, seules trois communes ont des bases exonérées compensables, pour un montant d'allocation compensatrice s'élevant à un total de 212 €.

Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique

4622. – 29 décembre 2022. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer et du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée des collectivités territoriales et de la ruralité** sur les règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité professionnelle unique. La variation du taux de cotisation foncière des entreprises (CFE) est soumise à des règles de lien avec les taux des autres taxes - taxe sur le foncier bâti (FB) et non-bâti (FNB), taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS) – pour un EPCI à fiscalité professionnelle unique (FPU) comme pour un EPCI à fiscalité additionnelle (FA). Aux termes du code général des impôts, un EPCI à FPU ne peut augmenter le taux de THRS plus ou le diminuer moins que le taux de FB ou le taux moyen pondéré des taxes foncières. Toutefois, en l'état de sa rédaction, l'article 1636 B decies du code général des impôts ne permet pas de déterminer si, pour le calcul des variations des taux de référence, doivent être prises en compte les variations des taux de taxes foncières de l'EPCI de l'année (absence de

lien avec les taux communaux), comme c'est le cas pour un EPCI à FA, ou les variations des taux moyens pondérés consolidés des taxes foncières de l'année précédente (incluant donc les taux communaux), comme pour le taux de CFE des EPCI à FPU. Aussi, il lui demande si elle peut lui indiquer la règle à appliquer en l'espèce. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique

8942. – 2 novembre 2023. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** les termes de sa question n° 04622 posée le 29/12/2022 sous le titre : "Règles de liens entre les taux pour un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité professionnelle unique", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Dans le cadre du nouveau schéma de financement des collectivités locales issu de la réforme de la taxe d'habitation, la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) est devenue l'imposition de référence pour l'application des règles de lien selon la variation différenciée entre les taux des impôts locaux. Ainsi, à compter des impositions établies au titre de l'année 2023, lorsqu'ils recourent à la variation différenciée, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre peuvent moduler les variations des taux de la cotisation foncière des entreprises (CFE), de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires et autres locaux meublés non affectés à l'habitation principale (THRS), de la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) et de la TFPB dans le respect des règles suivantes. Pour les EPCI à fiscalité additionnelle, d'une part les taux de la CFE et de la THRS ne peuvent pas augmenter plus ou diminuer moins que le taux de la TFPB ou que le taux moyen pondéré (TMP) des taxes foncières, d'autre part, le taux de la TFPNB ne peut pas augmenter plus ou diminuer moins que celui de la TFPB (code général des impôts - CGI, article 1636 B *sexies*, I, 1, b). Dans ces deux cas, les variations sont celles de l'année N, c'est-à-dire celles constatées entre N-1 et N. Les EPCI à fiscalité professionnelle unique (FPU) obéissent aux mêmes règles pour le calcul des variations de taux, à l'exception toutefois de dispositions spécifiques appliquées à la CFE : ces EPCI ne font pas l'objet d'encadrement pour faire varier à la baisse le taux de CFE ; en revanche, à la hausse, l'augmentation du taux de CFE est limitée à la variation du TMP, de la TFPB ou du TMP des taxes foncières constatée sur son territoire entre N-2 et N-1 ou, en l'absence de variation sur cette période, entre N-3 et N-2 (CGI, art. 1636 B *decies* II, 1° à 3°). Ces dispositions, spécifiques à la CFE, ne s'appliquent pas à la variation différenciée du taux de THRS d'un EPCI à FPU.

Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères

4873. – 26 janvier 2023. – **M. Louis-Jean de Nicolay** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur le calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM). S'appuyant sur des bases fiscales sur le foncier bâti qui ne reflètent plus les réalités d'aujourd'hui et conduisant ainsi à des disparités tarifaires importantes, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et syndicats, ont depuis plusieurs années la faculté de plafonner les valeurs locatives en vue de limiter le montant de la TEOM (II de l'article 1522 du code général des impôts). Cependant, force est de constater qu'il reste encore des disparités qu'il convient de pouvoir corriger. Les bases du foncier bâti, pouvant varier dans un rapport d'un à cinq. Aussi, dans un souci d'harmonisation et de correction d'écarts tarifaires particulièrement prégnants, permettre aux communes et leurs EPCI ainsi qu'aux syndicats mixtes de pouvoir créer à la fois un plancher tarifaire cumulé avec le plafond déjà existant pour l'établissement de la TEOM apporterait de la souplesse au système pour mieux répondre aux attentes des habitants. Ainsi il souhaite connaître sa position quant à cette éventuelle évolution qui ne coûterait ni n'imposerait rien aux collectivités. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères

10359. – 22 février 2024. – **M. Louis-Jean de Nicolay** rappelle à **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** les termes de sa question n° 04873 posée le 26/01/2023 sous le titre : "Calcul de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. S'appuyant sur des bases fiscales sur le foncier bâti qui ne reflètent plus les réalités d'aujourd'hui et conduisant ainsi à des disparités tarifaires importantes, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et syndicats, ont depuis plusieurs années la faculté de plafonner les valeurs locatives en vue de limiter le montant de la TEOM (II de l'article 1522 du code général des impôts). Cependant, force est de constater qu'il reste encore

des disparités qu'il convient de pouvoir corriger. Les bases du foncier bâti, pouvant varier dans un rapport d'un à cinq. Aussi, dans un souci d'harmonisation et de correction d'écarts tarifaires particulièrement prégnants, permettre aux communes et leurs EPCI ainsi qu'aux syndicats mixtes de pouvoir créer à la fois un plancher tarifaire cumulé avec le plafond déjà existant pour l'établissement de la TEOM apporterait de la souplesse au système pour mieux répondre aux attentes des habitants. Ainsi, il souhaite connaître sa position quant à cette éventuelle évolution qui ne coûterait ni n'imposerait rien aux collectivités.

Réponse. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont la possibilité de financer la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés par le recours à leur budget général, à la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM), prévue à l'article 1520 du code général des impôts (CGI) ou à la redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM), prévue à l'article L. 2333 76 du code général des collectivités territoriales. La TEOM porte sur toutes les propriétés soumises à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) ou qui en sont temporairement exonérées (CGI, article 1521). Il ne s'agit pas, comme la REOM, d'une redevance pour service rendu, mais d'une imposition de toute nature. Par conséquent, tout redevable de la TFPB à raison d'un bien situé dans une commune y est normalement assujéti, indépendamment du recours effectif au service public de gestion des déchets. Par ailleurs, afin d'encourager la réduction et le tri des déchets, une tarification incitative peut être instaurée, par l'introduction dans le calcul de la taxe d'une part variable qui dépend de la quantité et, éventuellement, de la nature des déchets produits par chaque ménage (CGI, article 1522 *bis*). Les tarifs de la part incitative sont fixés chaque année par délibération, de manière à ce que son produit soit compris entre 10 % et 45 % du produit total de la TEOM. Ce dispositif incitatif permet la prise en compte d'une part variable en fonction du service rendu, ce qui non seulement encourage les comportements vertueux des contribuables, mais permet également de réduire la cotisation des redevables les moins producteurs de déchets ménagers. La tarification incitative permet donc de maîtriser, voire baisser, le coût du service dans le cadre d'une démarche d'optimisation globale. À ce titre, pour encourager les EPCI à instaurer la tarification incitative, l'article 150 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 assouplit les conditions de sa mise en œuvre en permettant aux EPCI de n'instituer cette part incitative de la TEOM que sur les seuls territoires des communes qui disposent d'une proportion de logements collectifs inférieure à 20 %. En outre, les communes et leurs EPCI à fiscalité propre, ainsi que les syndicats mixtes, ont la faculté d'instituer, sur délibération, un plafonnement des valeurs locatives des locaux à usage d'habitation passibles de la TEOM, fixé dans la limite d'un montant qui ne peut être inférieur à deux fois la valeur locative moyenne communale des locaux d'habitation (CGI, article 1522, II). Ce dispositif permet ainsi d'éviter une disproportion manifeste entre le poids de la taxe et le service rendu, sachant que le choix d'instaurer ce plafonnement est laissé à l'appréciation de l'organe délibérant compétent en matière de gestion des déchets. Ce dispositif peut donc s'avérer favorable aux contribuables, ce qui n'est pas le cas de votre proposition de mettre en œuvre une tarification minimale. En effet, instituer un plancher tarifaire conduirait mécaniquement à augmenter la charge fiscale de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères sur une catégorie de redevables, principalement les ménages les plus modestes, qui disposent le plus souvent d'une résidence dont la valeur locative est plus faible. En tout état de cause, les communes et les EPCI qui souhaitent que leurs habitants rémunèrent précisément le service assuré peuvent instituer la REOM qui permet de demander, aux seuls utilisateurs, une cotisation correspondant à l'importance et à la valeur du service effectivement rendu à l'usager par la collectivité, sans lien avec les valeurs locatives de leur habitation.

Résiliation forcée des contrats d'assurance des garagistes

9875. – 1^{er} février 2024. – **M. Guillaume Chevrollier** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la résiliation des contrats d'assurance des garagistes. En effet, en Mayenne et dans le reste de la France, de plus en plus de garagistes voient leurs contrats d'assurance résiliés, sans possibilité de trouver une alternative. Cela paraît d'autant plus injuste qu'ils ne sont pas responsables des sinistres dont les assureurs arguent pour mettre fin aux contrats. Malgré les démarches des élus locaux, aucune solution n'a été trouvée pour remplacer ces assureurs défaillants. Cette situation met en péril l'activité économique des garagistes qui risquent de se retrouver au chômage, faute de pouvoir exercer leur métier dans de bonnes conditions. Par ailleurs, en zone rurale, les habitants seront contraints de parcourir plus de kilomètres pour faire réparer leur véhicule. Il y a urgence à agir. Il souhaite donc connaître les dispositions que le Gouvernement compte mettre en place pour répondre aux attentes des garagistes.

Réponse. – La réglementation européenne a posé la liberté contractuelle comme l'un des principes de base régissant les relations entre l'assureur et l'assuré. En application de ce principe, le code des assurances prévoit la possibilité

pour l'assureur, comme pour l'assuré, de résilier un contrat arrivant à l'échéance annuelle, à condition de respecter certaines règles. Lorsque cette condition d'échéance ou ces règles ne sont pas respectées, les garagistes concernés par une résiliation qu'ils estiment irrégulière peuvent saisir dans un premier temps le médiateur des assurances. Cette possibilité de médiation de l'assurance entre professionnelle a en effet été ouverte depuis l'année 2021. Par ailleurs, en cas de difficultés pour trouver une nouvelle assurance, il peut être recommandé aux candidats à l'assurance de ne pas limiter leurs recherches aux canaux de distribution proposant des produits standardisés tels que ceux proposés en ligne et de s'adresser éventuellement à des intermédiaires, comme les courtiers ou les agents d'assurance. En effet, le marché de l'assurance est fortement concurrentiel, compte tenu de la multiplicité des acteurs et des nombreux moyens de comparaison. Le Gouvernement est particulièrement attaché à ce que les relations contractuelles entre assureurs et assurés respectent un équilibre tenant compte des impératifs de protection économique des assurés.

Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement

10127. – 15 février 2024. – **Mme Catherine Dumas** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur une proposition de règlement européen qui concerne les retards de paiements et ses possibles conséquences pour les entreprises françaises, notamment les plus petites. Elle constate que la Commission européenne a proposé en septembre 2023 un règlement concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales. Elle souligne toutefois que cette nouvelle proposition inquiète les petites et moyennes entreprises, ainsi que les professionnels de commerce de détail et de gros. Elle note en effet que la Commission européenne propose de fixer à 30 jours le délai maximal de paiement à compter de l'émission de la facture, alors qu'en France le délai est de 60 jours. Elle remarque que ce délai très court pourrait créer des conséquences négatives majeures pour la trésorerie des entreprises, notamment les plus petites d'entre elles. Elle précise que réduire le délai de paiement pourrait fragiliser la situation financière des entreprises concernées, ce qui représenterait une perspective négative pour l'emploi en France et en Europe. Elle ajoute que la lutte contre les retards de paiement, phénomène qui impacte considérablement les entreprises, ne doit pas, toutefois, se faire au détriment de la durée de paiement et de la liberté contractuelle. Ainsi, elle souhaite lui demander si le Gouvernement veille à ce que cette proposition de règlement européen n'impactera pas négativement les entreprises françaises.

Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement

11981. – 30 mai 2024. – **Mme Catherine Dumas** rappelle à **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** les termes de sa question n° 10127 posée le 15/02/2024 sous le titre : "Mise en péril de nos entreprises à cause du projet de règlement européen concernant la lutte contre les retards de paiement", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – La compétitivité et la prospérité des entreprises françaises sont un objectif permanent pour le Gouvernement, et je partage donc vos réserves sur cette proposition de règlement. Par ailleurs, la législation française est le fruit d'un équilibre subtil, qui fut difficile à obtenir, et nous ne souhaitons pas qu'il soit remis en cause par une nouvelle législation dont la plus-value resterait limitée, et l'impact incertain. Les travaux des services du ministère ont en effet montré que l'impact du passage des délais maximaux à 30 jours serait massif : des secteurs comme le commerce, où les paiements se font de façon instantanée par leurs clients, perdraient beaucoup en trésorerie ; de nombreuses très petites entreprises (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME) seraient perdantes dans ce secteur, ainsi que certains secteurs de l'industrie, qui fait face à des délais fournisseurs aujourd'hui assez élevés. Par ailleurs, l'argument économique qui consiste à prévaloir une réglementation uniformisée pour favoriser la compétitivité des entreprises françaises doit être nuancé notamment en raison des délais pratiqués hors de l'Union européenne. Une forte restriction des délais de paiement pour les entreprises européennes pourrait les inciter à se retourner vers des fournisseurs étrangers hors Union européenne (UE) dont les pratiques en matière de délais de paiement sont plus souples. Les services du ministère ont échangé régulièrement avec la Commission et les autres États membres sur cette proposition de règlement. Une grande majorité des autres États partagent nos inquiétudes. Ainsi, la France a toujours porté une position claire et dans l'intérêt des entreprises : à la fois pleinement en soutien à la lutte contre les retards de paiement qui mettent en danger la survie de nos PME/TME, mais en opposition à l'harmonisation généralisée des délais de paiement, sans

considération pour les spécificités sectorielles prévalant en France (notamment l'édition, les jouets, ou certains produits saisonniers). Nous devons désormais pleinement nous concentrer sur la pleine application de la directive actuelle, et sur l'appui aux autorités de contrôle, qui, sans se substituer aux juridictions compétentes, doivent jouer un rôle dissuasif important afin de veiller à ce que les acteurs économiques les plus fragiles soient payés en temps et en heure. Après l'absence de consensus au Conseil en faveur de cette proposition, nous soutenons l'approche de la présidence belge qui consiste à approfondir les échanges et les études d'impact, afin de prendre en compte les inquiétudes des États membres.

Mesures en faveur du bâtiment et des travaux publics

10153. – 15 février 2024. – **M. Alain Duffourg** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la situation préoccupante du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP). En effet, les exceptions en faveur des transporteurs routiers et du secteur agricole sur la fiscalité du gazole non routier (GNR) créent une situation inéquitable et inacceptable pour la filière, qui serait la seule à supporter la hausse de la fiscalité. La fédération, représentant 52 000 adhérents employant un million de salariés, demande donc la réciprocité de la fiscalité aménagée sur le GNR pour les artisans et entrepreneurs du BTP. Elle sollicite également le rétablissement du prêt à taux zéro pour la construction d'un logement dans tous les territoires, le gel des barèmes de la responsabilité élargie des producteurs (REP) dans le bâtiment sur un an, car la filière subit des hausses de coût tardives qu'elle ne peut répercuter sur les devis, et la simplification du dispositif MaPrimeRenov'. Il le remercie de lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre pour accompagner ce secteur en difficulté, qui fait vivre les territoires.

Réponse. – L'attention du Gouvernement est appelée sur les difficultés que rencontrent actuellement les entreprises du bâtiment et des travaux publics (BTP). Le Gouvernement a annoncé la mise en place d'une mesure d'accompagnement des petites entreprises concernant la trajectoire de hausse du tarif d'accise sur le gaz non routier (GNR). Ainsi, les entreprises du secteur du BTP, dont le nombre de salariés n'excède pas 15, pourront bénéficier, au titre de leur consommation 2024, d'un accompagnement équivalent à 5,99 centimes d'euros par litre de GNR consommé, dans la limite d'un montant maximal de 20 000 euros. Cet accompagnement sera attribué en début d'année 2025 et permettra de soutenir financièrement les petites entreprises du secteur. Toutefois, le maintien d'un tarif réduit de l'accise à son niveau historique n'incite pas au développement d'outils de production plus respectueux de l'environnement afin d'atteindre nos objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. L'alignement progressif à échéance 2030 du tarif réduit de GNR sur le tarif normal appliqué au gazole routier prévu par la loi de finances pour 2024 et concerté avec les organisations représentatives du secteur du bâtiment et des travaux publics constitue une solution équilibrée permettant de tenir compte de la situation économique des entreprises. En outre, des mesures d'accompagnement des entreprises du BTP existent déjà, à l'instar de la revalorisation de plein droit des prix dans les contrats ou le suramortissement pour l'acquisition de matériels plus vertueux au plan environnemental. Une concertation avec l'ensemble des représentants du secteur dans la perspective d'envisager des mesures supplémentaires permettant d'accompagner l'extinction progressive du tarif réduit d'accise sur le GNR non-agricole est organisée cette année. Concernant les difficultés que rencontre actuellement le marché de la construction, le Gouvernement a annoncé en 2023 des premières mesures avec la volonté de garantir à tous l'accès à un logement digne, durable et abordable. Afin de favoriser le secteur de la construction et la création de nouveaux logements, un plan d'urgence pour le rachat de près de 50 000 logements par la Caisse des dépôts et consignations et Action logement a été lancé. En parallèle, le Gouvernement agit pour libérer du foncier, notamment dans les zones déjà artificialisées telles que les friches ou les zones commerciales en transition, pour reconstruire les bâtiments. Ce plan prévoit également un dialogue avec les collectivités territoriales dans les zones tendues pour identifier les blocages et permettre la délivrance de davantage de permis de construire. De plus, les prêts immobiliers seront plus accessibles *via* un assouplissement de certaines règles et une prolongation jusqu'en 2027 du prêt à taux zéro (PTZ). Le recentrage du PTZ sur le neuf collectif en zone tendue et sur l'ancien en zone détendue sous conditions de rénovation est une nécessité pour atteindre nos objectifs écologiques, notamment d'atténuation du changement climatique et de lutte contre l'artificialisation des sols. Si le PTZ a connu un recentrage, celui-ci a été cependant accompagné d'un élargissement. En effet, les plafonds de ressources et de montants ont été augmentés pour aider un plus grand nombre de ménages à accéder à la propriété. Par ailleurs, plusieurs chantiers de simplification sont lancés par le ministère du logement afin de moderniser les procédures d'aménagement pour faciliter la production de logements neufs, d'accélérer la numérisation des autorisations d'urbanisme, de sécuriser les porteurs de projet en amont des projets, de raccourcir les délais de procédure de recours afin d'économiser jusqu'à 10 % du coût du portage foncier et de sécuriser le traitement des

contestations des porteurs de projet. La réforme MaPrimeRénov, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024, afin notamment de relever les taux de financement et les plafonds de travaux éligibles est également examinée par les services concernés dans un esprit de simplification, pour faciliter son appropriation par les ménages et la filière. Enfin, concernant la REP Bâtiment (responsabilité élargie du producteur), les éco-organismes se sont engagés à réviser annuellement leur barème afin de respecter la progressivité dans la mise en oeuvre de la filière REP bâtiment prévue dans le cahier des charges. Avec la nécessaire montée en puissance de la filière, les pouvoirs publics seront très vigilants à ce que les services associés à la REP soient effectivement déployés en conséquence.

Crise sociale dans les chambres de métiers et de l'artisanat

10542. – 7 mars 2024. – **M. Thierry Cozic** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la crise sociale que traversent les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). Il rappelle que les CMA sont des établissements publics administratifs qui, par leur maillage territorial, sont des acteurs de proximité essentiels dans les domaines de l'artisanat, de la formation par apprentissage et de l'économie de proximité. Il attire l'attention sur le fait que les CMA forment plus de 112 000 apprentis chaque année et accompagnent au quotidien plus de 1,8 million d'entreprises artisanales en France, et qu'elles se sont profondément réformées depuis plus de 10 ans pour répondre aux exigences de l'État. Il dénonce la décision prise par France Compétences en juillet 2023, relative aux coûts des contrats d'apprentissage (niveaux de prise en charge ou NPEC), et ce malgré l'avis défavorable des partenaires sociaux, ainsi que la baisse de recettes constituée par la taxe pour frais de chambre de métiers ; ces éléments déstabilisent durablement l'équilibre financier de nos établissements publics. Il demande quelles mesures concrètes il compte prendre afin d'engager les négociations entre CMA France et les organisations syndicales représentatives pour élaborer un véritable accord de gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC), de manière à ce que les personnels des CMA bénéficient de certaines mesures de carrière des agents de la fonction publique.

Réponse. – Les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) sont des établissements publics à caractère administratif de l'État, placées sous la tutelle du ministre en charge de l'économie et des finances et régies par le code de l'artisanat et par le code du travail en ce qui concerne ses missions relatives à la formation. Après les profonds changements traversés par les CMA à la suite de la loi PACTE et de la régionalisation ainsi que les évolutions récentes de la rémunération des agents publics, se posent à la fois la question de la rémunération des agents des CMA et de la gestion des emplois du réseau des CMA, ainsi que celle du financement du réseau. En matière de droit social, les CMA ne relèvent ni du statut privé, ni du statut public mais du « statut du personnel des CMA », issu des travaux d'une commission paritaire composée d'un collège représentant les employeurs et d'un collège représentant les agents des chambres, comme le prévoit la loi n° 52-1311 du 10 décembre 1952. Cette commission est présidée par le représentant du ministre chargé de l'artisanat qui fait preuve de neutralité afin de laisser le paritarisme s'exprimer. La rémunération des agents est donc une décision stratégique qui ne peut relever que du dialogue social entre les deux collèges lors des commissions paritaires. Elle doit être discutée et décidée en responsabilité par les partenaires sociaux, en tenant compte de la situation financière du réseau. La valeur du point d'indice, les modifications des grilles indiciaires et la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) sont de ce fait, régulièrement abordés lors des commissions paritaires. La valeur du point d'indice des agents des CMA est, quant à elle, conformément aux dispositions prévues par l'article 22 du statut du personnel des CMA, fixée par la commission paritaire nationale instituée par la loi du 10 décembre 1952, dite « CPN 52 », après examen par la commission paritaire nationale prévue par l'article 56, dite « CPN 56 », commission préparatoire. La dernière augmentation de la valeur du point d'indice CMA a été actée lors de la CPN 52 du 7 juin 2023, soit une augmentation de 1,85 %, ce qui équivaut à fixer la valeur du point des agents des CMA à 5,50 euros. Cette augmentation fait suite à la hausse de 3,64 % de la valeur du point d'indice décidée lors de la CPN 52 du 24 octobre 2022. La majoration des grilles fait également l'objet de négociations régulières entre les collèges salariés et employeurs, menées dans le cadre des commissions paritaires. Enfin, il convient de noter que la CPN 52 du 24 octobre 2022 a également permis d'aboutir à un accord des deux collèges pour la mise en place d'une négociation annuelle obligatoire (NAO) au cours de laquelle sont abordés les questions des rémunérations mais également des avantages sociaux. S'agissant de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA), à l'occasion de la CPN 52 du 26 mars 2019, le collège employeur et le collège salarié s'étaient accordés sur la mise en place d'une GIPA selon des modalités propres et indépendantes de celle prévue pour les fonctionnaires. Il est ainsi prévu, à l'article 3 de l'annexe XXV du statut du personnel des CMA, que le taux de référence pour le calcul de cette indemnité différentielle doit faire l'objet d'un vote par l'assemblée générale (AG) de CMA France, instance décisionnelle du réseau des CMA, après avis de la CPN 56. Lors de sa réunion du 4 octobre 2023, la CPN 56 a

retenu à l'unanimité le taux maximum de 8,78 % et le plafond de rémunération de 720 points pour bénéficier de cette indemnité compensatrice, et l'AG extraordinaire de CMA France du 18 octobre 2023, a voté favorablement ces deux taux, avec effet rétroactif. En conséquence, le dispositif GIPA ne peut être automatisé sans être approuvé par un vote en AG de CMA France. La tutelle ne saurait imposer une automatisation du versement de la GIPA, ni modifier d'autres éléments de ce dispositif sans porter atteinte au paritarisme. Deux réunions de la CPN 52 sont prévues durant l'année 2024. Elles devront être précédées de plusieurs réunions de la CPN 56. Ces réunions seront l'occasion de discuter, de nouveau, de ces questions dans le cadre du dialogue social. Enfin, le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, qui fait actuellement face à d'importantes baisses de ses ressources, est actuellement en cours de réflexion sur les mutations de ses missions et l'évolution de ses métiers pour répondre à la nécessité d'optimiser ses revenus. Si les modalités de mise en oeuvre, le cas échéant de dispositifs de réduction de la masse salariale, sont déjà en cours de déploiement dans certaines chambres régionales, elles privilégient les non renouvellements de contrat, les non remplacements de départs en retraite et les départs volontaires afin d'éviter de devoir recourir en dernier lieu à des licenciements dont le nombre devrait rester limité. À ce titre, la démarche d'élaboration d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) avait été engagée en 2019 par le réseau. Le processus a été relancé et son objectif inscrit dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027 conclu le 22 mai 2023 entre le président de CMA France et la ministre en charge de l'artisanat. Cette démarche doit aboutir à la définition d'une stratégie et méthodologie communes à décliner dans l'ensemble du réseau, visant la conception, la mise en oeuvre et le suivi des actions destinées à adapter les emplois et les compétences des agents, à la fois sur le plan individuel et collectif, face aux profondes évolutions récentes et à venir, des CMA. Les premiers travaux engagés début 2024 concernent les entretiens professionnels, la mobilité fonctionnelle et la formation professionnelle. En matière de financement, ensuite, le réseau des CMA repose entre autres sur la taxe pour frais de chambres de métiers et artisanat (TFCMA) et sur une prise en charge du coût du contrat des apprentis. Le niveau de prise en charge (NPEC) du coût contrat des apprentis relève de la compétence du haut-commissaire à l'enseignement et à la formation professionnels, rattaché aux ministères du travail et de l'éducation nationale, qui a notamment pour mission de proposer des orientations en matière d'enseignement professionnel et de formation professionnelle initiale. Quant à la TFCMA, il s'agit d'une taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises (CFE) prévue par l'article 1601 du code général des impôts. Cette taxe finance en partie le réseau des CMA, représentant 20 % des produits du réseau en 2021. Elle repose sur (i) un droit fixe proportionnel (0,3275 %) au plafond annuel de la sécurité sociale (41 136 euros) et (ii) un droit additionnel à la CFE entre 60 % à 90 % du produit du droit fixe destiné à CMA France. Conformément à l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, la TFCMA est plafonnée. Jusqu'en 2016, ce plafond était resté stabilisé à 203,149 Meuros. Les réformes récentes, notamment la régionalisation du réseau des CMA, prévue par l'article 42 de la loi « PACTE », qui a conduit à la disparition des niveaux départemental et interdépartemental et à la limitation de la personnalité morale aux seules chambres de niveau régional, avaient pour corollaire un recentrage des missions financées par cette taxe. Cette régionalisation a permis une mutualisation accrue des services support et une réduction des charges d'exploitation, au travers d'économies lors du renouvellement des marchés et en matière de masse salariale. Elle s'est accompagnée de l'arrêt de certaines missions, telles que le stage obligatoire de préparation à l'installation, l'enregistrement des contrats d'apprentissage et la tenue du répertoire des métiers par le biais des centres de formalités des entreprises, qui a été remplacé au 1^{er} janvier 2023, par le guichet unique des entreprises, géré par l'Institut national de la propriété industrielle. L'ensemble de ces mesures, destinées à adapter et moderniser les conditions d'intervention du réseau consulaire en faveur des entreprises artisanales, a pour effet de diminuer progressivement les besoins de financement du réseau et de permettre un abaissement du plafond de la TFCMA. Cette diminution du plafond, initialement fixée à 15 Meuros en 2023, a été limitée à 7 Meuros par amendement du Gouvernement en loi de finances pour 2023. Par ailleurs, la baisse fixée à 29 Meuros a été réduite à 13,25 Meuros par amendement dans la loi de finances pour 2024.

Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat

10895. – 28 mars 2024. – **Mme Christine Bonfanti-Dossat** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur les problématiques rencontrées par les personnels des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). Les CMA demeurent des acteurs incontournables dans les domaines de l'artisanat, de la formation par l'apprentissage et de l'économie de proximité. Or, les réductions de financement dues à la baisse des recettes liées à la taxe pour frais de chambre des métiers (TFCMA) et à la décision prise par France Compétences, en juillet 2023, relative aux coûts des contrats d'apprentissage, affectent considérablement ce réseau consulaire. Ces établissements publics assurent pourtant la formation de plus

de 112 000 apprentis chaque année et accompagnent quotidiennement plus d'1,8 million d'entreprises artisanales grâce à des personnels fortement impliqués dans le maillage territorial, la réorganisation de la formation ou encore la mise en place du guichet unique etc. Les baisses de financements risquent d'entraîner des licenciements, des non-renouvellements de contrats ou encore la fermeture de nombreux sites. Les personnels concernés expriment leurs vives inquiétudes auprès des élus et acteurs locaux divers. Par conséquent, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures envisagées par le Gouvernement afin de préserver le réseau des CMA qui agissent au services des entreprises de l'artisanat.

Réponse. – Les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) sont des établissements publics à caractère administratif de l'État, placées sous la tutelle du ministre en charge de l'économie et des finances et régies par le code de l'artisanat, et par le code du travail en ce qui concerne ses missions relatives à la formation. Après les profonds changements traversés par les CMA à la suite de la loi sur le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) et de la régionalisation ainsi que les évolutions récentes de la rémunération des agents publics, se posent à la fois la question de la rémunération des agents des CMA et de la gestion des emplois du réseau des CMA, ainsi que celle du financement du réseau. En matière de droit social, les CMA ne relèvent ni du statut privé, ni du statut public mais du « statut du personnel des chambres de métiers et de l'artisanat », issu des travaux d'une commission paritaire composée d'un collège représentant les employeurs et d'un collège représentant les agents des chambres, comme le prévoit la loi n° 52-1311 du 10 décembre 1952. Cette commission est présidée par le représentant du ministre en charge de l'artisanat qui fait preuve de neutralité afin de laisser le paritarisme s'exprimer. La rémunération des agents est donc une décision stratégique qui ne peut relever que du dialogue social entre les deux collèges lors des commissions paritaires. Elle doit être discutée et décidée en responsabilité par les partenaires sociaux, en tenant compte de la situation financière du réseau. La valeur du point d'indice, les modifications des grilles indiciaires et la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) sont de ce fait, régulièrement abordés lors des commissions paritaires. La valeur du point d'indice des agents des CMA est, quant à elle, conformément aux dispositions prévues par l'article 22 du statut du personnel des CMA, fixée par la commission paritaire nationale instituée par la loi du 10 décembre 1952, dite « CPN 52 », après examen par la commission paritaire nationale prévue par l'article 56, dite « CPN 56 », commission préparatoire. La dernière augmentation de la valeur du point d'indice des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) a été actée lors de la CPN 52 du 7 juin 2023, soit une augmentation de 1,85 %, ce qui équivaut à fixer la valeur du point des agents des CMA à 5,50 €. Cette augmentation fait suite à la hausse de 3,64 % de la valeur du point d'indice décidée lors de la CPN 52 du 24 octobre 2022. La majoration des grilles fait également l'objet de négociations régulières entre les collèges salariés et employeurs, menées dans le cadre des commissions paritaires. Enfin, il convient de noter que la CPN 52 du 24 octobre 2022 a également permis d'aboutir à un accord des deux collèges pour la mise en place d'une négociation annuelle obligatoire (NAO) au cours de laquelle sont abordés les questions des rémunérations mais également des avantages sociaux. S'agissant de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA), à l'occasion de la CPN 52 du 26 mars 2019, le collège employeur et le collège salarié s'étaient accordés sur la mise en place d'une GIPA selon des modalités propres et indépendantes de celle prévue pour les fonctionnaires. Il est ainsi prévu, à l'article 3 de l'annexe XXV du statut du personnel des CMA, que le taux de référence pour le calcul de cette indemnité différentielle doit faire l'objet d'un vote par l'assemblée générale (AG) de CMA France, instance décisionnelle du réseau des CMA, après avis de la CPN 56. Lors de sa réunion du 4 octobre 2023, la CPN 56 a retenu à l'unanimité le taux maximum de 8,78 % et le plafond de rémunération de 720 points pour bénéficier de cette indemnité compensatrice, et l'assemblée générale extraordinaire de CMA France du 18 octobre 2023, a voté favorablement ces deux taux, avec effet rétroactif. En conséquence, le dispositif GIPA ne peut être automatisé sans être approuvé par un vote en AG de CMA France. La tutelle ne saurait imposer une automatisation du versement de la GIPA, ni modifier d'autres éléments de ce dispositif sans porter atteinte au paritarisme. Deux réunions de la CPN 52 sont prévues durant l'année 2024. Elles devront être précédées de plusieurs réunions de la CPN 56. Ces réunions seront l'occasion de discuter, de nouveau, de ces questions dans le cadre du dialogue social. Enfin, le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, qui fait actuellement face à d'importantes baisses de ses ressources, est actuellement en cours de réflexion sur les mutations de ses missions et l'évolution de ses métiers pour répondre à la nécessité d'optimiser ses revenus. Si les modalités de mise en œuvre, le cas échéant de dispositifs de réduction de la masse salariale, sont déjà en cours de déploiement dans certaines chambres régionales, elles privilégient les non renouvellements de contrat, les non remplacements de départs en retraite et les départs volontaires afin d'éviter de devoir recourir en dernier lieu à des licenciements dont le nombre devrait rester limité. À ce titre, la démarche d'élaboration d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) avait été engagée en 2019 par le réseau. Le processus a été relancé et son objectif inscrit dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027 conclu le 22 mai 2023 entre le président de CMA France et la ministre en

charge de l'artisanat. Cette démarche doit aboutir à la définition d'une stratégie et méthodologie communes à décliner dans l'ensemble du réseau, visant la conception, la mise en œuvre et le suivi des actions destinées à adapter les emplois et les compétences des agents, à la fois sur le plan individuel et collectif, face aux profondes évolutions récentes et à venir, des CMA. Les premiers travaux engagés début 2024 concernent les entretiens professionnels, la mobilité fonctionnelle et la formation professionnelle. En matière de financement, ensuite, le réseau des CMA repose entre autres sur la taxe pour frais de chambres de métiers et artisanat (TFCMA), et sur une prise en charge du coût du contrat des apprentis. Le niveau de prise en charge (NPEC) du coût contrat des apprentis relève de la compétence du haut-commissaire à l'enseignement et à la formation professionnels, rattaché aux ministères du travail et de l'éducation nationale, qui a notamment pour mission de proposer des orientations en matière d'enseignement professionnel et de formation professionnelle initiale. Quant à la TFCMA, il s'agit d'une taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises (CFE) prévue par l'article 1601 du code général des impôts. Cette taxe finance en partie le réseau des chambres de métiers et artisanat (CMA), représentant 20 % des produits du réseau en 2021. Elle repose sur (i) un droit fixe proportionnel (0,3275 %) au plafond annuel de la sécurité sociale (41 136 €) et (ii) un droit additionnel à la cotisation foncière des entreprises (CFE) entre 60 % à 90 % du produit du droit fixe destiné à CMA France. Conformément à l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, la TFCMA est plafonnée. Jusqu'en 2016, ce plafond était resté stabilisé à 203,149 M€. Les réformes récentes, notamment la régionalisation du réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, prévue par l'article 42 de la loi « PACTE », qui a conduit à la disparition des niveaux départemental et interdépartemental et à la limitation de la personnalité morale aux seules chambres de niveau régional, avaient pour corollaire un recentrage des missions financées par cette taxe. Cette régionalisation a permis une mutualisation accrue des services support et une réduction des charges d'exploitation, au travers d'économies lors du renouvellement des marchés et en matière de masse salariale. Elle s'est accompagnée de l'arrêt de certaines missions, telles que le stage obligatoire de préparation à l'installation, l'enregistrement des contrats d'apprentissage et la tenue du répertoire des métiers par le biais des centres de formalités des entreprises, qui a été remplacé au 1^{er} janvier 2023, par le guichet unique des entreprises, géré par l'institut national de la propriété industrielle. L'ensemble de ces mesures, destinées à adapter et moderniser les conditions d'intervention du réseau consulaire en faveur des entreprises artisanales, a pour effet de diminuer progressivement les besoins de financement du réseau et de permettre un abaissement du plafond de la TFCMA. Cette diminution du plafond, initialement fixée à 15 M€ en 2023, a été limitée à 7 M€ par amendement du Gouvernement en loi de finances pour 2023. Par ailleurs, la baisse fixée à 29 M€ a été réduite à 13,25 M€ par amendement dans la loi de finances pour 2024.

Mise en cause des collectivités locales dans la dégradation des finances publiques

10959. – 28 mars 2024. – **Mme Else Joseph** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur les récentes et régulières mises en cause formulées à l'encontre des collectivités locales dans la question des choix budgétaires de notre pays. En effet, depuis quelque temps, on dénonce en haut-lieu leur rôle dans l'envol du déficit public et on les appelle à contrôler leurs dépenses. Le ministre de l'économie aurait même affirmé que les collectivités « ne sont pas superbement sérieuses » (Les Échos, 25 mars 2023). Les collectivités locales sont en effet critiquées, alors que certaines décisions qui ont contribué à l'augmentation de leurs dépenses de fonctionnement ne leur sont pas imputables : c'est le cas des deux récentes hausses du point d'indice (en juillet 2022 et en juillet 2023). Le procès à charge entretenu à l'encontre des collectivités locales est d'autant plus inique qu'elles ne disposent pas de moyens financiers suffisants pour poursuivre leurs missions. Il faut rappeler l'actuel contexte où elles sont sollicitées, notamment dans le domaine social. Faut-il rappeler le reste à charge important qu'elles subissent dans certaines actions, comme l'aide à domicile ? On leur demande de contrôler leurs dépenses, alors que leurs ressources sont déjà en diminution (à titre d'exemple, chute libre des droits de mutation à titre onéreux pour les départements) et que des inquiétudes planent sur l'avenir de certains de leurs projets. Les collectivités ne pèsent guère sur le déficit public et font même des efforts significatifs dans sa réduction, comme l'a récemment souligné l'association des maires de France (AMF). Qui plus est, la dette des collectivités locales ne représente que 9 % de la dette publique et ce sont elles qui la payent. Elle lui demande ce que le Gouvernement envisage pour que les collectivités locales ne deviennent pas les boucs-émissaires faciles des problèmes actuels des finances publiques.

Réponse. – La nécessité du redressement des comptes publics, réaffirmée dans le programme de stabilité présenté par le Gouvernement avec l'objectif d'un retour du déficit sous le seuil de 3 % du produit intérieur brut (PIB) en 2027, implique un effort de la part de l'ensemble des administrations publiques. L'État a largement contribué à cet effort à travers 10 Mds euros d'économies dès 2024 *via* des annulations de crédits, et poursuivra la maîtrise de la

dépense publique cette année comme les suivantes. Comme rappelé au cours du haut conseil des finances publiques locales (HCFPL) le 9 avril dernier, les collectivités sont donc également amenées, aux côtés des administrations publiques centrales, de la sécurité sociale et des opérateurs de l'État, à contribuer à cet effort de redressement des comptes. Cette contribution est d'ailleurs prévue par la loi de programmation des finances publiques pour les années 2023 à 2027, qui fixe un objectif de croissance inférieure de 0,5 points à l'inflation des dépenses de fonctionnement des collectivités, à nouveau rappelé par le dernier programme de stabilité. Or, les dépenses de fonctionnement des collectivités ont fortement progressé l'année dernière, à hauteur de + 5,7 % selon des données comptables encore provisoires, soit un niveau supérieur à l'inflation (+ 4,9 %). Si l'impact de mesures de revalorisation - décidées pour protéger les agents publics des conséquences de l'inflation - et le contexte inflationniste expliquent en effet en partie ce dynamisme, il n'en reste pas moins que de nombreux gisements d'économies existent pour maîtriser la dépense publique locale. Les revues de dépenses, proposées notamment par les associations d'élus au cours du HCFPL, devraient d'ailleurs permettre d'identifier collectivement les leviers mobilisables pour poursuivre ces efforts. Sur le plan des recettes, il doit être souligné que l'État a soutenu de manière significative les collectivités en 2023 et continuera de le faire en 2024 : augmentation de la dotation globale de fonctionnement (DGF) pour le bloc communal, abondement complémentaire du fonds de sauvegarde pour les départements, simplification et renforcement du financement de la formation professionnelle pour les régions, maintien d'un niveau élevé de soutien à l'investissement, reconduction du fonds vert... En outre, les ressources des collectivités, notamment d'origine fiscale, restent sur une tendance haussière, les collectivités bénéficiant en particulier du dynamisme de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et de la taxe spéciale sur les conventions d'assurances (TSCA). Sur le sujet spécifique des départements, la diminution des droits de mutation à titre onéreux (DMTO), particulièrement forte en 2023, doit être mise en perspective avec les deux années de forte hausse l'ayant précédée : les recettes retrouvent ainsi leur niveau de 2020. En outre, le Gouvernement poursuivra son travail de suivi et de soutien individuel des collectivités en difficulté, en particulier des départements. Le soutien de l'État s'inscrit en cohérence avec les objectifs de finances publiques : les collectivités ont en effet vocation à constituer des partenaires dans l'effort collectif et indispensable du rétablissement des comptes de la Nation à travers la maîtrise de leurs dépenses.

Indication géographique du morta

11103. - 11 avril 2024. - **Mme Laurence Garnier** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur une demande d'indication géographique (IG) du morta. Le morta est un matériau unique et emblématique de la région des Pays de la Loire, exploité par des entreprises artisanales locales depuis des siècles. Le morta est un chêne en cours de fossilisation, vieux de 5 000 ans, extrait artisanalement du marais de Brière en Loire-Atlantique. Les acteurs du morta rassemblés au sein de l'association Briéronne des artisans du morta (ABAM) ont été invités par l'institut national de la propriété industrielle (INPI) à déposer une demande d'indication géographique pour le morta. Soucieuse de protéger les entreprises et leur matériau unique, l'association souhaite protéger le morta du pillage des ressources et des appétits financiers des importateurs de chênes de marais issus de différents pays. Le nom local « morta », issu du patois briéron, est de plus en plus utilisé pour désigner des matériaux similaires mais non originaires du territoire de Brière. Ainsi, l'IG répondrait parfaitement au besoin de protection et développement économiques des entreprises locales. Toutefois, lors du dépôt du dossier, l'INPI a demandé au dernier moment d'apporter une modification au dossier et de protéger l'appellation « morta de Brière » au lieu de « morta », au motif qu'il est impossible qu'un nom seul soit déposé comme IG. Cette position, unique dans le monde, va à l'encontre de la doctrine des IG qui permet à des noms seuls et bien ancrés dans leur territoire d'être protégés. Les dispositions légales actuelles pour les IG artisanales, qui avaient été très largement inspirées des IG agricoles, n'imposent aucunement cette vision restrictive. Ainsi, l'INPI sacrifierait le nom « morta » en lui conférant une signification générique qui constitue un motif absolu de refus de protection comme IG. C'est nier la spécificité du morta et par conséquent tout l'intérêt donné aux IG. Sans cette protection utile, la prolifération des contrefaçons entraîne un préjudice évalué à plus de trois millions d'euros par an. Cette situation est considérée comme contraire au droit européen sur les IG. Les artisans locaux sont privés de la protection de noms pourtant issus de leur patrimoine, alors qu'il est déjà exploité abusivement par des importateurs peu scrupuleux qui peuvent tromper la clientèle. L'argument opposé à la demande de protection du morta n'a pas été employé pour la protection d'autres produits connus. Elle lui demande dans quelle mesure le dispositif pourra évoluer rapidement pour permettre de reconnaître cette IG qui préservera la filière du morta et participera au rayonnement de nos savoir-faire locaux. - **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Réponse. – La France accorde une grande importance aux indications géographiques (IG) car elles favorisent le développement des savoir-faire artisanaux, préservent les emplois locaux et contribuent à la croissance économique des territoires. C'est pourquoi le Gouvernement s'est engagé depuis 2014 à l'élaboration d'un dispositif juridique pour valoriser cet actif immatériel et soutient fermement une reconnaissance de cette homologation sur le plan européen. L'État conduit actuellement, en collaboration avec l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), une analyse minutieuse du règlement européen adopté le 18 octobre 2023 relatif aux IG industrielles et artisanales (IA) afin d'améliorer les dispositifs et de s'assurer de leur exhaustivité. Les décisions de l'INPI quant aux homologations des noms des IG IA sont prises conformément à une procédure d'instruction rigoureuse encadrée par le code de la propriété intellectuelle et notamment les articles L. 721-2 et suivants. L'INPI considère sur cette base que la dénomination d'une IG doit être composée par le type de produit associée au nom géographique. Pour l'exercice de ses compétences, l'INPI est un organisme indépendant non soumis à une autorité de tutelle, pleinement attentif à établir un traitement équitable et cohérent pour l'ensemble des dossiers. Les contestations des décisions de l'INPI peuvent faire l'objet d'un recours en annulation devant la cour d'appel territorialement compétente. Les juges statuent dans ce cadre sur la régularité des décisions prises. L'État est conscient de l'importance de garantir de la transparence dans le processus de délivrance des IG et il est résolu à poursuivre les efforts pour assurer une protection adéquate des savoir-faire associés à ces appellations. Il est important de préciser que la question de l'origine demeure centrale à toute indication géographique, qui doit témoigner d'un lien évident entre d'une part sa qualité, sa réputation ou une autre caractéristique déterminée et de l'autre son origine. La nécessité d'un tel lien demeurera avec l'adaptation du droit français au règlement des indications géographiques pour les produits artisanaux et industriels (IG PIA), entrant en vigueur au 1^{er} décembre 2025. Ce règlement étant d'application directe, la dénomination d'une indication géographique pourra être « un nom géographique du lieu de production du produit, ou un nom utilisé dans la vie des affaires ou dans le langage courant pour décrire ce produit ou y faire référence dans l'aire géographique délimitée » (article 9 dudit règlement) ».

Situation des communes présentant une population légale susceptible d'un effet de seuil

11245. – 18 avril 2024. – **Mme Kristina Pluchet** interroge **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur le cas des recensements de population des petites communes dont la population est proche d'un seuil légal, déterminant en termes de ressources et de droit électoral. Conformément à la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le recensement de la population a lieu tous les 5 ans dans les communes de moins de 10 000 habitants pour l'ensemble de leur population. Ces communes sont classées en cinq groupes (A, B, C, D, E). Les résultats de ce recensement servent à établir les chiffres de la population légale publiés chaque année par décret au 31 décembre. Si des dispositifs de lissage du calcul des populations légales sont mis en oeuvre afin de garantir l'égalité de traitement entre les communes (par le biais de la date de référence de la population identique à toutes les communes de France) et afin de prendre en compte les évolutions de populations au cours des périodes de 5 ans (via les données fiscales notamment), de nombreux maires perçoivent et redoutent des écarts entre les résultats des actualisations annuelles effectuées par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) et les chiffres qu'ils peuvent eux-mêmes produire sur la base d'informations particulièrement fiables tant ils connaissent le niveau de la population de leur commune à un habitant près. Cette situation est cruciale pour les communes dont la population se situe autour d'un seuil légal déterminant diverses dispositions applicables, en particulier de droit électoral (seuil de population permettant de déterminer le nombre de conseillers municipaux et les indemnités du maire). Des travaux pour réduire ce décalage avaient été annoncés dans le cadre de la commission nationale de l'évaluation du recensement de la population (CNERP) auprès de laquelle les maires pouvaient se rapprocher via leurs représentants pour faire part de leurs observations sur ces sujets. Elle souhaite savoir si ces travaux ont abouti à des propositions concrètes et s'il est prévu un traitement particulier pour les communes présentant une population dont le dénombrement à l'unité près est déterminante pour leur situation juridique au regard des prochaines échéances électorales.

Réponse. – Le recensement de la population est un partenariat entre l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) et les communes. L'Insee organise et contrôle le recensement de la population et les communes sont en charge de la collecte des informations. Pour les communes de moins de 10 000 habitants, les informations issues de la collecte sont complétées entre deux enquêtes annuelles de recensement d'informations issues des sources fiscales. Les maires sont informés chaque année par l'Insee de leur nouvelle population officielle et peuvent s'adresser à la direction régionale de l'Insee dont ils dépendent s'ils souhaitent des explications complémentaires. Afin de respecter l'équité entre les communes, les méthodes adoptées sont les mêmes sur l'ensemble du territoire. Des travaux sur l'avancement d'un an du calendrier de publication des populations

officielles sont effectivement en cours dans le cadre d'un groupe de travail sous l'égide de la commission nationale de l'évaluation du recensement de la population (CNERP), présidée par le Sénateur Eric Kerrouche. Ces travaux aboutiront à la remise d'un rapport à la fin de l'année 2024 pour que la CNERP puisse émettre un avis en vue d'une entrée en vigueur de ce nouveau mode de calcul en 2026.

Dérapiage budgétaire de l'État et conséquences pour les budgets des communes

11268. – 18 avril 2024. – **M. Christopher Szczurek** interpelle **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** au sujet de l'encadrement annoncé des dépenses locales pour limiter le déficit budgétaire abyssal de nos comptes publics. La mise à jour récente des chiffres du déséquilibre des comptes publics a révélé une situation particulièrement alarmante quant à la soutenabilité des dépenses publiques. Pour trouver cet argent manquant, le Gouvernement souhaite porter atteinte à l'autonomie financière des collectivités territoriales. Les administrations publiques locales représentent 20 % des dépenses publiques totales. Si elles disposent d'une autonomie accrue reconnue constitutionnellement, des dispositions spécifiques permettent de maîtriser la progression de leurs dépenses et de limiter leur endettement, à l'inverse de l'État. Ainsi, les budgets locaux sont soumis à la règle d'or des finances locales, limitant le recours à l'emprunt uniquement pour leurs dépenses d'investissement. Par ailleurs, l'État a depuis longtemps établi des dispositifs ad hoc pour limiter la croissance des dépenses de fonctionnement des collectivités. La loi n° 2014-1653 du 29 décembre 2014 de programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019 a ainsi introduit un objectif d'évolution de la dépense publique locale permettant de fixer à l'État, après consultation du comité des finances locales, des orientations indicatives de progression de la dépense. De plus, la loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022 a introduit la contractualisation dite « de Cahors » fixant un objectif national d'évolution des dépenses de fonctionnement des collectivités et de leurs groupements à fiscalité propre à 1,2 % en moyenne annuellement. Par ailleurs, pour les plus grandes collectivités, l'État a créé un dispositif de contractualisation afin de limiter la hausse des dépenses réelles de fonctionnement de ces collectivités. Parallèlement à un encadrement contractualisé et indicatif de la croissance des dépenses des collectivités locales, les gouvernements successifs ont diminué le périmètre de la fiscalité locale. Ainsi, les collectivités ont perdu le produit de la taxe d'habitation, de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et d'une large part de la dotation globale de fonctionnement. Ainsi c'est 40 milliards d'euros qui ont disparu des caisses locales, aggravant, particulièrement pour la strate départementale, les déséquilibres budgétaires et révélant un système de finances locales unanimement considéré comme obsolète et in fine coûteux pour les comptes publics et les contribuables. Dans le cadre de la rédaction de la nouvelle loi de programmation des finances publiques qui devra inscrire le retour à l'équilibre de nos comptes d'ici 2027, le Gouvernement souhaite mettre fortement à contribution les collectivités locales et particulièrement les communes. Le programme de stabilité 2024-2027 que le Gouvernement doit présenter, devrait prévoir une progression des dépenses de fonctionnement de 1,9 %, une donnée bâtie à partir d'une estimation de l'inflation fixée à 2,4 % sur l'année. En 2025, l'objectif de dépenses des collectivités serait ramené à 1,1, puis il serait revu à la hausse les deux années suivantes. Sur la période 2023-2027, quelque 15 milliards d'euros d'économies seraient demandés au total aux collectivités territoriales. Il s'étonne d'un tel positionnement alors que les collectivités territoriales demeurent financièrement vertueuses tout en assurant le déploiement des services publics du quotidien et près de 70 % de l'investissement public local. Il demande au Gouvernement de préciser les modalités de diminution des dépenses des collectivités, mettant en péril les services publics locaux et l'investissement public.

Réponse. – La nécessité du redressement des comptes publics, réaffirmée dans le programme de stabilité présenté par le Gouvernement avec l'objectif d'un retour du déficit sous le seuil de 3 % du produit intérieur brut (PIB) en 2027, implique ainsi un effort de la part de l'ensemble des administrations publiques. L'État a largement contribué à cet effort à travers 10 Mds€ d'économies dès 2024 *via* des annulations de crédits, et poursuivra la maîtrise de la dépense publique cette année comme les suivantes. Comme rappelé au cours du haut conseil des finances publiques locales (HCFPL) le 9 avril dernier, les collectivités sont également amenées à contribuer à cet effort de redressement des comptes. En effet, comme le souligne le sénateur, les dépenses publiques des administrations publiques locales (APUL) représentent 20 % des dépenses publiques totales. Particulièrement dynamiques au cours des deux dernières décennies, les dépenses publiques locales concourent donc à la croissance des dépenses publiques nationales. En outre, les APUL contribuent également à l'endettement public et au solde public nationaux, avec un endettement local de 250,4 Mds€ et un solde public déficitaire de - 9,9 Mds€ en 2023 (données provisoires de l'INSEE). C'est pourquoi la loi de programmation des finances publiques pour les années 2023 à 2027 fixe un objectif de croissance inférieure de 0,5 points à l'inflation des dépenses de fonctionnement

des collectivités. Il convient de rappeler que cet objectif n'est assorti d'aucun dispositif opérationnel visant à limiter la croissance des dépenses de fonctionnement, et qu'il repose donc sur la responsabilité de chaque collectivité. En outre, il n'est pas prévu à ce stade d'adopter une nouvelle loi de programmation des finances publiques, l'objectif de croissance des dépenses de fonctionnement prévu à l'article 17 étant toujours opérant et mentionné dans le programme de stabilité. Le respect de cet objectif doit s'appuyer sur les nombreux gisements d'économies que les revues de dépenses, proposées notamment par les associations d'élus au cours du HCFPL, devraient permettre d'identifier collectivement. Sur le plan des recettes, il doit être souligné que l'État a soutenu de manière significative les collectivités en 2023 et continuera de le faire en 2024 : augmentation de la dotation globale de fonctionnement (DGF) pour le bloc communal, abondement complémentaire du fonds de sauvegarde pour les départements, simplification et renforcement du financement de la formation professionnelle pour les régions, maintien d'un niveau élevé de soutien à l'investissement, reconduction du fonds vert... Ces mesures de soutien ont ainsi contribué à maintenir un niveau d'investissement local particulièrement élevé. De plus, les ressources des collectivités, notamment d'origine fiscale, restent sur une tendance haussière, les collectivités bénéficiant en particulier du dynamisme de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et de la taxe spéciale sur les conventions d'assurances (TSCA). La participation des collectivités au redressement des comptes ne représente donc en aucun cas une atteinte à l'autonomie financière des collectivités, et ne met pas en péril l'investissement local, ni les services publics locaux.

Rumeur sur la vente de Biogaran

11510. – 2 mai 2024. – **M. Bruno Belin** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de l'énergie** au sujet de la possible vente du géant français des médicaments génériques, Biogaran, à un groupe indien. Selon Les Échos, le groupe Servier, propriétaire de Biogaran, aurait mis en vente cette filiale depuis plusieurs mois, et deux acquéreurs indiens seraient intéressés. Parmi les raisons avancées, il y aurait le manque de rentabilité de la production générique en France. Les spéculations autour de cette vente suscitent des inquiétudes quant aux risques de délocalisation et de pertes d'emploi en France. Le groupe emploie directement 240 salariés, mais près de 8 600 emplois sont en jeu, si l'on prend en compte les sous-traitants. Une autre source d'inquiétude concerne la pénurie de médicaments, un problème déjà présent depuis une dizaine d'années, aggravé à partir de 2018 et surtout depuis la crise du covid-19. Bien que les causes de ces ruptures soient multiples, celle qui semble prédominante est la concentration de la production pharmaceutique en Chine et en Inde, combinée à une mondialisation du marché entraînant des disparités de prix et de bénéfices selon les pays. Dans ce contexte, la France, avec ses prix réglementés relativement bas pour les médicaments, se trouve désavantagée. Or, Biogaran affirme produire une boîte de médicaments sur huit en France, avec 90 % de sa production réalisée en Europe. Par conséquent, il demande au Gouvernement quelles sont les options envisagées face au risque de perdre ce géant de l'industrie pharmaceutique. Une éventuelle délocalisation dans un autre pays irait à l'encontre des engagements post-Covid pris par le Gouvernement de relocaliser tout ou partie de la production d'une cinquantaine de médicaments jugés essentiels. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Risques liés à une vente à l'étranger du géant français des médicaments génériques Biogaran

11523. – 2 mai 2024. – **Mme Françoise Dumont** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les risques liés à une vente à l'étranger du géant français des médicaments génériques Biogaran. En avril 2024, les laboratoires Servier, propriétaires du laboratoire Biogaran, ont annoncé les noms des 4 repreneurs potentiels pour cette filiale spécialisée dans les médicaments génériques : à savoir 2 fonds d'investissement européens (dont un seul français) et 2 laboratoires indiens. À ce jour, Biogaran produit 32 % des médicaments génériques en France, soit 350 millions de boîtes par an, qui sont vendues, pour 90 % d'entre-elles, en Europe. Cet acteur français est essentiel à la sécurité sanitaire européenne. Durant la crise du covid-19, le président de la République avait rappelé l'importance de la souveraineté sanitaire française (au moment où les molécules produites en Asie ne parvenaient plus sur notre territoire). En juin 2023, le chef de l'État avait pris l'engagement de protéger la souveraineté sanitaire de la France. Une prise de conscience de l'État sur les effets délétères d'une dépendance industrielle étrangère aux produits pharmaceutiques avait conduit à un engagement, semblait-on en comprendre. L'annonce des laboratoires Servier concernant leur filiale Biogaran est donc particulièrement préjudiciable à un moment où l'agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) indiquait encore, fin janvier 2024, avoir enregistré 4 925 signalements de ruptures de stocks et de risques de rupture sur l'année précédente, soit une augmentation de 30,9 % par rapport à 2022, et de 128 %

supplémentaires par rapport à 2021. Aussi et au vu des risques, sans précédent au regard de la souveraineté sanitaire française, que fait courir la vente du laboratoire Biogaran à une puissance étrangère, elle lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures que le Gouvernement entend mettre en place pour protéger l'industrie pharmaceutique française et la production des médicaments essentiels en France et en Europe, et si, dans ce cadre, le Gouvernement entend faire valoir les mesures prévues à cet effet, dans le code monétaire et financier (selon lequel la protection de la santé publique ferait partie des secteurs d'activité dans lesquels les investissements étrangers sont « soumis à autorisation préalable du ministre chargé de l'économie »), pour garder ce laboratoire sous pavillon français. – **Question transmise à M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.**

Réponse. – Le contrôle des investissements étrangers en France réalisés dans les entreprises stratégiques françaises est une préoccupation constante du Gouvernement. Depuis 2020, la protection de la santé publique est par ailleurs placée au cœur de ce dispositif. Le régime de contrôle s'applique ainsi depuis plusieurs années aux activités portant sur des infrastructures, biens ou services essentiels à la protection de la santé publique. En réponse à la crise sanitaire, le Gouvernement a par ailleurs choisi, en avril 2020, d'élargir le champ des activités éligibles au contrôle en ajoutant les biotechnologies à la liste des technologies critiques pour lesquelles les activités de recherche et de développement peuvent être contrôlées. Dans la mise en œuvre de ce régime, le Gouvernement reste particulièrement vigilant à la préservation des entités et des actifs essentiels à la protection de la santé publique. Lorsqu'une opération éligible présente un risque particulier pour les intérêts nationaux, le dispositif de contrôle des investissements étrangers en France permet ainsi de soumettre l'autorisation d'investissement au respect de conditions par l'investisseur. Ces conditions peuvent viser, dans le respect du principe de proportionnalité, à assurer la continuité des activités sensibles et leur maintien en France, en veillant notamment à ce que ces activités ne soient pas soumises à la législation d'un État étranger susceptible d'y faire obstacle, de protéger les savoir-faire et les compétences de l'entreprise française. En 2022, parmi les 131 opérations qui ont été estimées éligibles à la procédure de contrôle, 53 % ont ainsi fait l'objet d'autorisations sous conditions. Lorsqu'il est estimé que les conditions ne permettent pas de pallier les risques identifiés pour les intérêts nationaux ou que l'honorabilité de l'investisseur en est la cause, l'investissement peut ne pas être autorisé et l'opération ne pourra être réalisée. Le contrôle des investissements étrangers en France n'est toutefois pas le seul outil de protection de la santé publique, et demeure strictement destiné à la protection de la défense nationale, l'ordre et la sécurité publics. Ainsi, dans le cadre de la politique présentée par le Président de la République le 13 juin dernier pour renforcer notre souveraineté sanitaire, des mesures d'incitation peuvent être mobilisées pour encourager le maintien et la création, sur le territoire national, des capacités industrielles nécessaires à la production des médicaments essentiels.

2778

ÉDUCATION NATIONALE ET JEUNESSE

Situation des classes préparatoires aux grandes écoles à Paris

9277. – 7 décembre 2023. – **M. Ian Brossat** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** quant à la récente décision du rectorat de Paris de fermer six classes préparatoires aux grandes écoles à la rentrée 2024. Cette mesure suscite des inquiétudes légitimes parmi les enseignants et les élèves des établissements concernés, à savoir les lycées Carnot, Lamartine, Decour, Pierre-Gilles de Gennes et Chaptal. Ces fermetures touchent l'ensemble des filières et elles affectent des classes qui, contrairement aux arguments avancés par la direction académique, ne rencontrent pas de difficultés de recrutement. Les établissements touchés par cette décision sont principalement situés dans les quartiers du nord et de l'est de la capitale. Cette initiative risque non seulement de compromettre la dynamique de ces classes, mais également d'ériger un obstacle supplémentaire à l'accès équitable à l'enseignement supérieur, en particulier pour les élèves issus de milieux sociaux moins favorisés. Face aux préoccupations de la communauté éducative, il l'interroge sur la façon dont il compte répondre aux craintes de la communauté éducative et demander au rectorat de s'engager à ne pas fermer de classes préparatoires à Paris à la rentrée 2024.

Fermetures des classes préparatoires aux grandes écoles

9706. – 18 janvier 2024. – **Mme Laure Darcos** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale, de la jeunesse, des sports et des jeux Olympiques et Paralympiques** sur la décision du rectorat de Paris de fermer quatre classes préparatoires aux grandes écoles à la rentrée 2024. Sont concernées les classes économiques et commerciales générales (ECG) du lycée Jacques Decour, adaptation technicien supérieur de

biologie (ATS Bio) du lycée Pierre-Gilles de Gennes, hypokhâgne du lycée Lamartine et khâgne du lycée Chaptal. Ces quatre classes sont complètes ou quasi-complètes, certaines d'entre elles accueillent massivement des jeunes filles ou des élèves boursiers du secondaire, issus des départements de petite et grande couronnes parisiennes. La filière ATS, composée de titulaires d'un brevet de technicien supérieur (BTS) ou d'un diplôme universitaire de technologie (DUT), est un fer de lance de la promotion sociale. Alors que les effectifs nationaux des classes préparatoires aux grandes écoles étaient en nette augmentation à la rentrée 2023, ce qui atteste l'attrait suscité par cette voie de formation d'excellence, modèle républicain de réussite caractérisé par la gratuité, la qualité des enseignements et le taux d'encadrement significatif, il est paradoxal de les déconstruire en réduisant leurs capacités d'accueil par des décisions inadéquates. Particulièrement préoccupée par cette situation, elle lui rappelle que les classes préparatoires aux grandes écoles jouent un rôle crucial pour l'égalité des chances et donnent accès à un enseignement supérieur de qualité aux jeunes filles et aux élèves les moins favorisés. En Essonne, plusieurs grandes écoles du plateau de Saclay bénéficient de l'apport de ces jeunes gens. C'est pourquoi elle lui demande de les conforter plutôt que de les supprimer au nom d'une logique économique qui ne saurait prévaloir en matière d'éducation.

Réponse. – À la rentrée scolaire 2023, l'académie de Paris scolarise près de 12 500 élèves dans ses classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE), ce qui représente 17,9 % des élèves de CPGE de l'ensemble du pays. Eu égard à ce contexte bien spécifique, l'offre doit être régulièrement ajustée aux réalités du terrain à l'échelle de l'académie de Paris. Cette offre n'est ni déconstruite ni appauvrie. A la prochaine rentrée, seront ainsi ouvertes une classe de première année « Technologie et sciences industrielles » (TSI) pour bacheliers professionnels au lycée Chaptal et une classe de première année « économique et commerciale pour bacheliers professionnels » au lycée Elisa Lemonnier. Par ailleurs, les classes de première année « Lettres » au lycée Lamartine et « économique et commerciale générale » (ECG) au lycée Jacques Decour, ainsi que la classe de deuxième année « Lettres ENS Lyon sciences humaines » au lycée Chaptal sont maintenues à la rentrée scolaire 2024. Parallèlement, suite à la réforme du concours d'accès aux écoles agronomiques ou vétérinaires portée par le ministère chargé de l'agriculture, la fermeture de la classe ATS biologie du lycée Gilles de Gennes (ENCPB) à la rentrée scolaire 2024 a été confirmée. Il s'agit de renforcer la mixité sociale au sein de CPGE existantes ou à créer. A titre d'exemple, l'ouverture d'une ECT Pro au lycée Elisa Lemonnier vise des bacheliers tertiaires en première année, avec la possibilité de compléter avec des bacheliers technologiques ; une offre qui n'existe pas actuellement en Ile-de-France et est seulement présente dans 4 académies. L'ouverture d'une TSI pro au lycée Chaptal s'intègre dans cette même dynamique. En synthèse, l'offre post-bac doit évoluer au risque sinon de ne pas atteindre les objectifs fixés : poursuivre un modèle efficient au service de la réussite des élèves, accroître la mixité sociale et s'adapter aux nombres d'inscrits.

2779

Reclassement des personnels de l'éducation nationale

10946. – 28 mars 2024. – **Mme Nadège Havet** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur les modalités de reclassement du personnel de l'éducation nationale. Alors que plus de 40 % des candidats reçus à des concours ont déjà eu une expérience professionnelle au préalable, le décret n° 2023-729 du 7 août 2023 « modifiant les conditions de classement du personnel enseignant, d'éducation et psychologue de l'éducation nationale relevant du ministre de l'éducation nationale » vise à prendre en compte les années d'expérience dans le secteur privé. Si ce décret a entraîné une nette amélioration des conditions de reclassement, ces dispositions ne s'appliquent toutefois pas aux agents ayant obtenu leur concours avant 2023. Les nouveaux titulaires bénéficient ainsi d'un salaire nettement supérieur et disposent d'un reclassement dans un échelon les assurant de passer, lors des mouvements, devant les personnels ayant eu le concours en 2020, 2021 et 2022. Elle souhaiterait connaître les mesures envisagées par le Gouvernement pour pallier cette inégalité.

Réponse. – Le ministère chargé de l'éducation nationale a engagé depuis plusieurs années un chantier d'ampleur en vue d'améliorer les règles statutaires de reprise des services lors de la nomination dans un corps enseignant, afin de diversifier les profils recrutés et d'offrir des secondes carrières attractives. En 2022, les modifications règlementaires ont porté sur l'amélioration de la reprise des services de droit privé pour les lauréats des troisièmes concours. Cette mesure a été étendue au 1^{er} septembre 2023 aux lauréats issus des autres voies de concours (externe et interne). Cette mesure concerne le classement à l'entrée dans un corps enseignant ou assimilé et non le déroulement de carrière qui s'ensuit. En effet, les dispositions du décret n° 2023-729 du 7 août 2023 constituent une mesure d'attractivité par le biais d'un nouveau classement plus favorable, et non une mesure de revalorisation des enseignants recrutés antérieurement. Sauf exceptions strictement encadrées, les dispositions règlementaires n'ont pas vocation à régir des situations juridiquement constituées et ne valent que pour l'avenir. Par ailleurs, selon une

jurisprudence constante, un décret instituant des règles de reprise d'ancienneté et ne comportant pas de dispositions permettant d'en faire bénéficier les agents déjà en fonctions ne constitue pas une discrimination contraire au principe d'égalité de traitement des fonctionnaires d'un même corps (par exemple : CE n° 260508, 10 décembre 2004, Syndicat national des infirmiers conseillers de santé).

Atteinte à la laïcité dans le milieu scolaire

11051. – 4 avril 2024. – **M. Hugues Saury** attire l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur les atteintes répétées à la laïcité dans le milieu scolaire. Après une altercation avec une élève de brevet de technicien supérieur (BTS) au sujet du port du voile, le proviseur de la cité scolaire Maurice-Ravel, a reçu des menaces de mort sur internet. Un mois après les faits le rectorat de Paris confirmait la mise à la retraite anticipée de ce chef d'établissement. Qu'un proviseur soit obligé de prendre sa retraite car il est victime de menaces de mort est inacceptable. Cette situation est hélas loin d'être un cas isolé et sonne comme un renoncement face à la montée des signalements pour atteinte à la laïcité en milieu scolaire (+ 120 % en 2023). Il est pourtant urgent de préserver ce principe qui nous unit et nous permet de vivre ensemble dans les valeurs de la République, avec respect et tolérance. Aussi il lui demande quelles actions seront mises en place pour faire respecter ce principe fondateur de notre République.

Réponse. – Face à toutes les formes de violences qui traversent notre société, l'École doit rester un sanctuaire républicain, au sein duquel la sécurité de chacun doit être en permanence assurée. Il n'y a aucune place pour un quelconque « pas de vagues » au sein de l'Éducation nationale, c'est même tout l'inverse. Qu'il s'agisse de prévenir toute agression physique ou verbale, de lutter contre le harcèlement ou de faire respecter les lois et valeurs de la République, au premier rang desquelles figure le principe de laïcité, le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse agit avec lucidité et responsabilité en signalant toutes les formes de violences et en sanctionnant ceux qui doivent l'être, notamment tout auteur d'atteinte aux valeurs de la République ou remettant en cause l'autorité des professeurs ou des personnels de direction. Les attaques inacceptables dont a fait l'objet le proviseur du lycée Maurice Ravel ont donné lieu à un accompagnement juridique et moral de l'institution. Ainsi, la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, accompagnée du préfet de police, s'est déplacée immédiatement dans l'établissement pour soutenir le proviseur et a annoncé le déploiement d'un « bouclier de protection » qui s'est traduit par la mobilisation des forces de l'ordre aux abords de l'établissement en lien avec les équipes mobiles de sécurité de l'académie, la lutte contre les fausses informations avec la saisine de la plateforme Pharos et la protection fonctionnelle accordée au proviseur. Il convient de préciser que ce dernier n'a pas démissionné mais fait l'objet d'une autorisation spéciale d'absence jusqu'à son départ en retraite, prévue en fin d'année scolaire. À la suite des menaces de mort reçues en ligne par le chef d'établissement, une enquête a été ouverte par le parquet de Paris pour cyberharcèlement. L'État a en outre porté plainte contre l'élève et s'est constitué partie civile. Dans ce type de situations, la ministre a souhaité que les constitutions de partie civile soient désormais systématisées. Le soutien au proviseur du lycée Ravel, ainsi qu'à l'ensemble des personnels qui subissent des insultes et menaces, est sans faille. La ministre est très attachée à garantir un environnement sûr à nos enseignants et à nos personnels, qui doivent pouvoir exercer leur fonction en toute sérénité. C'est précisément le sens du plan ministériel de renforcement de la sécurité des élèves, des personnels et des établissements scolaires présenté en avril dernier, qui prévoit un ensemble de mesures destinées à assurer la sécurité de tous les élèves, à protéger les agents et à sécuriser les enceintes scolaires en déployant un bouclier autour de l'école. Le travail conduit par le ministère se fait en lien étroit avec l'autorité judiciaire et les forces de sécurité intérieure, ainsi qu'avec le concours des collectivités territoriales afin de s'assurer, territoire par territoire, que dans tous les établissements scolaires, les conditions matérielles sont réunies pour assurer la sécurité de tous. En ce qui concerne les signalements pour atteinte à la laïcité en milieu scolaire, la politique très ferme appliquée ces derniers mois dans nos écoles et nos établissements scolaires, grâce à l'appui des équipes académiques valeurs de la République, a permis de rendre effective l'interdiction de l'abaya et du qamis à la rentrée de septembre 2023. Les dernières statistiques montrent d'ailleurs une baisse de près de 50 % des atteintes au principe de laïcité sur la période de décembre 2023 à mars 2024 par rapport au trimestre précédent. Le nombre de port de tenues ou signes contraires au principe de laïcité a été divisé par plus de 10 en quelques semaines. Le ministère continuera de tout mettre en œuvre pour faire respecter les valeurs de la République à l'École et renforcer le devoir d'assistance et de soutien face aux attaques dont les personnels font trop souvent l'objet.

Seuils de décharges de direction

11188. – 11 avril 2024. – **M. Bruno Belin** attire l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse** sur les seuils de décharge pour les directeurs d'école à la suite de fermeture de classes. En juillet 2023, le

président de la République avait formulé la promesse d'un « professeur devant chaque classe ». Aujourd'hui, dans le département de la Vienne, cet engagement est loin d'être tenu puisqu'il manque entre 60 et 80 enseignants. Malgré cela, la direction des services départementaux de l'éducation nationale prévoit pour la rentrée 2024-2025, la suppression de 21 postes et la fermeture de 40 classes, entraînant ainsi la mise en place de classes plus importantes en nombre d'élèves. La hausse du nombre d'élèves par classe entraîne une baisse dans la qualité de l'enseignement proposé. Cette situation se répercute également sur les directeurs d'établissement, souvent contraints d'endosser une double responsabilité. La condition des responsables de ces établissements est préoccupante, car leurs temps de décharges diminuent mais leurs contraintes augmentent, ce qui a des répercussions négatives sur l'accompagnement pédagogique des élèves et la coordination avec les services municipaux. Cette double responsabilité et cette cadence empiètent grandement sur l'ensemble des missions du personnel. Il prend l'exemple de l'école Charles Choisie à Montamisé, dans le département de la Vienne, où une classe est programmée pour être fermée selon les annonces du directeur académique des services de l'éducation nationale. Cela réduit le nombre de classes de 9 à 8, réduisant ainsi le temps de décharge de la directrice de 50 % à 33 %, et ce, malgré des effectifs stables. Les suppressions de classes sont directement corrélées aux seuils des décharges de direction, en dépit d'un nombre d'élèves quasiment inchangé. Il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement concernant les demandes de révisions de seuils des décharges de direction actuellement en place dans les écoles maternelles et élémentaires.

Réponse. – Le Gouvernement est pleinement conscient de l'envergure des missions confiées aux directeurs d'école, essentiels au bon fonctionnement du service public de l'éducation. Leurs responsabilités sont multiples et se sont accrues au cours des dernières années (pilotage pédagogique, fonctionnement de l'école, relations avec les parents et les partenaires de l'école). Aussi, l'amélioration des conditions d'exercice des directeurs a constitué l'un des principaux chantiers de l'agenda social du ministère ces dernières années. La loi n° 2021-1716 du 21 décembre 2021 créant la fonction de directrice ou de directeur d'école est venue préciser et renforcer leur rôle. Elle reconnaît la spécificité de la fonction et prévoit un meilleur accompagnement dans leurs missions. Elle a nécessité plusieurs décrets d'application qui ont été publiés et notamment le décret n° 2023-777 du 14 août 2023 relatif aux directeurs d'école qui définit leurs missions, fixe les conditions d'inscription sur la liste d'aptitude et les conditions de nomination et d'exercice des fonctions des directeur d'école. Ce décret met également en place un mécanisme d'avancement accéléré en faveur des professeurs des écoles et des instituteurs exerçant la fonction de directeur d'école. Le régime de décharges d'enseignement des directeurs des écoles fait l'objet d'une attention particulière du Gouvernement pour sa pleine adaptation aux missions de ces professionnels. À la rentrée scolaire 2021, les ressources humaines et budgétaires supplémentaires ont permis : d'attribuer 2 jours de décharges supplémentaires par an aux directeurs d'école de 1 à 3 classes ; de faire passer les directeurs des écoles élémentaires de 9 classes d'une décharge d'un tiers de leur enseignement à une décharge de 50 % ; de faire passer les directeurs des écoles élémentaires ou des écoles comprenant à la fois des classes maternelles et élémentaires de 13 classes d'une décharge de 50 % à une décharge de 75 %. Les conditions d'exercice du métier ont ainsi été améliorées pour donner plus de temps aux directeurs de petites écoles et rapprocher les conditions d'exercice des directeurs d'écoles maternelles et élémentaires. À compter de la rentrée scolaire 2022, les évolutions suivantes sont intervenues : le passage d'un quart à un tiers de décharge pour les directeurs d'écoles maternelle, élémentaire ou primaire de 6 et 7 classes ; le passage d'une demi-décharge à une décharge complète pour les directeurs d'écoles maternelle, élémentaire ou primaire de 12 classes ; le passage de trois-quarts de décharge à une décharge complète pour les écoles élémentaires ou primaires de 13 classes (les directeurs d'école maternelle de 13 classes bénéficiaient déjà d'une décharge totale). Le ministère n'envisage pas, à ce stade, de nouvelles évolutions de ce régime de décharges.

2781

ENFANCE, JEUNESSE ET FAMILLES

Allocation de rentrée scolaire des enfants placés à l'aide sociale à l'enfance

8307. – 7 septembre 2023. – **Mme Nadège Havet** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès de la Première ministre, chargée de l'enfance** au sujet de l'allocation de rentrée scolaire des enfants placés par l'aide à l'enfance. Depuis 2016, le décret n° 2016-1375 du 12 octobre 2016, pris en application de la loi n° 2016-297 du 14 mars 2016 relative à la protection de l'enfant, et plus particulièrement son article 19, dispose que la caisse des dépôts reçoit les allocations de rentrée scolaire qui devraient être perçues par les enfants placés par l'aide à l'enfance (ASE). Les sommes ainsi versées à la caisse des dépôts sont « mises sous séquestre » jusqu'à la majorité ou l'émancipation de l'enfant. L'objectif de ce dispositif étant de favoriser les jeunes majeurs à la sortie du placement judiciaire. Il apparaît que seulement 42 % des enfants concernés perçoivent la somme qui leur est due, du fait d'un

défaut d'information. Elle lui demande dans quelle mesure un dispositif de versement automatique des sommes dues à ces enfants pourrait être rapidement généralisé, dès lors que ceux-ci entrent dans leur majorité ou leur émancipation. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles .**

Réponse. – Dans l'objectif de mieux soutenir les jeunes majeurs à la sortie d'un dispositif de placement judiciaire, l'article 19 de la loi n° 2016-297 du 14 mars 2016 relative à la protection de l'enfant prévoit que l'Allocation de rentrée scolaire (ARS), due au titre d'un enfant confié dans le cadre d'une mesure judiciaire d'assistance éducative à un service de l'aide sociale à l'enfance ou à un service ou à un établissement sanitaire ou d'éducation, ordinaire ou spécialisé, est versée par l'organisme débiteur des prestations familiales sur un compte bloqué géré par la Caisse des dépôts et consignations. Cette mesure concerne également les cas où les placements en assistance éducative sont prononcés en urgence en application de l'article 375-5 du code civil. La Caisse des dépôts et consignations attribue le pécule correspondant aux montants ainsi versés à l'enfant devenu majeur ou émancipé. Ce pécule permet aux jeunes majeurs de bénéficier d'une aide financière facilitant le début de leur vie d'adulte. Il est acquis y compris lorsque l'enfant revient ultérieurement dans sa famille. Les modalités de mise en oeuvre de ce dispositif par les organismes débiteurs des prestations familiales et la Caisse des dépôts et consignations ont été définies par le décret n° 2016-1375 du 12 octobre 2016 et par l'arrêté du 23 novembre 2016 qui définit la liste des pièces justificatives exigées pour l'attribution du pécule. Ce dispositif s'avère complexe à mettre en oeuvre, tant pour consigner l'ARS que pour restituer le pécule au jeune majeur. Actuellement, le taux moyen de récupération de l'ARS consigné à la Caisse des dépôts et consignations est de 42,3 % sur l'ensemble du territoire français, avec des taux variant entre 5,6 % et 58,1 % selon les départements. Face à ce faible taux de recouvrement, le ministère a diffusé, au premier semestre 2023, en lien avec la Caisse des dépôts et consignations, une information sur ce droit et sur les modalités d'accès au pécule aux fédérations de la protection de l'enfance et aux directeurs enfance et familles des conseils départementaux. Afin d'identifier les possibilités d'amélioration du système de consignation existant, le Gouvernement a engagé, avec les administrations concernées, dont la CNAF et la banque des territoires, une réflexion pour permettre aux jeunes majeurs qui n'ont pas perçu leur pécule d'en bénéficier, de fluidifier et renforcer l'information entre les différents acteurs (justice, conseils départementaux, CAF) et l'information du jeune, ou encore de faciliter la récupération des justificatifs pour l'attribution du pécule. Les travaux se poursuivent pour identifier et lever les freins qui subsistent, dans le cadre de l'accompagnement du jeune vers l'autonomie.

Réforme du congé maternité

9488. – 21 décembre 2023. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** appelle l'attention de **Mme la ministre des solidarités et des familles** sur la nécessaire réforme du congé parental à destination des femmes. L'effort porté sur l'accueil des jeunes enfants contribue, en France, à un dynamisme démographique d'autant plus significatif qu'il constitue une spécificité européenne. Quoique positif, le dernier bilan de l'institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) en la matière note une progression plus faible de la natalité en 2022 et un contexte de baisse durable entre 2015 et 2021. Face à cet amoindrissement, la question de la prise en charge des nouveau-nés constitue un élément déterminant pour les parents et pour le développement même de l'enfant. La pluralité des familles et des aspirations parentales appelle une meilleure prise en compte de la diversité des besoins post-natalités. Ainsi la question d'une extension du congé maternité, aujourd'hui l'un des plus bas de l'Union européenne, avec 16 semaines contre 58 pour la Bulgarie, 42 pour l'Irlande, 20 pour l'Italie, le Luxembourg et la Pologne ou encore 18 pour le Danemark, apparaît-elle d'autant plus pertinente que le temps post-natal semble indispensable au développement du jeune enfant, tant aux plans physique que social, cognitif, émotionnel ou affectif. Un nombre substantiel de femmes plébiscitent un mode d'organisation assurant une prise en charge continue de leur nouveau-né sur une période d'un an nécessaire selon elles à la construction d'un cadre propice à l'établissement de liens familiaux marqués par une sécurité affective non assurée dans les établissements d'accueil. Ce mode d'organisation, peu répandu en France du fait de la réalité du congé maternité, est également envisagé par certaines familles essayant les difficultés logistiques d'inscription dans des établissements d'accueil parfois saturés. Elle souhaite savoir dans quelle mesure le Gouvernement entend étudier une réforme de la petite enfance intégrant un dispositif non obligatoire permettant aux femmes qui le désirent d'accompagner leur nouveau-né durant toute sa première année. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles .**

Réponse. – De nombreux rapports ont souligné la nécessité de réformer la prestation partagée d'éducation de l'enfant, qui indemnise une partie du congé parental, dont le nombre de bénéficiaires a été divisé par deux depuis sa mise en place en 2015. Les freins à la prise de ce congé sont multiples : faible indemnisation, limitation du montant lorsque le congé est pris concomitamment par les deux parents, impacts sur la vie professionnelle. Pour pallier les limites du dispositif existant, le Gouvernement travaille actuellement, conformément aux annonces du Président de la République et du Premier ministre, à la définition d'un congé de naissance qui soit plus rémunérateur, plus favorable au retour à l'emploi et qui permette aux familles de mieux accueillir les nouveaux nés. Le congé de naissance, plus court et mieux rémunéré, permettra aux parents qui le souhaitent d'être présents auprès de leur enfant, plus longtemps au-delà des congés maternité et paternité. **Le** Gouvernement fait le choix, dans un contexte budgétaire contraint, de mener cette réforme, qui aura un coût net pour la collectivité. Ce coût est assumé car investir dans la petite enfance a du sens pour trois objectifs prioritaires du Gouvernement : - le plein-emploi, qui ne se matérialisera pas si les jeunes parents et notamment les jeunes parents n'ont pas de mode d'accueil pour leur tout petit. - l'égalité entre les femmes et les hommes, parce que ces jeunes parents qui renoncent à l'emploi, en pratique ce sont de jeunes mères. - la lutte contre les inégalités de destin, parce que la formation d'un lien d'attachement est essentielle pour donner à un enfant le meilleur départ dans sa vie - les neurosciences nous le disent Au cas particulier de la réforme de l'indemnisation du congé parental, ce nouveau droit, le congé de naissance, sera : - ouvert aux deux parents, pour une durée équivalente ; - mieux indemnisé que le congé parental actuel, à hauteur de 50% du salaire antérieur, comme pour les IJ maladie ; - plus court : 3 mois pour chaque parent, et donc plus protecteur, puisqu'il provoquera un moindre éloignement du marché du travail. Le congé de naissance sera inscrit dans le prochain projet de loi de financement de la sécurité sociale qui sera présenté à l'automne, pour une mise en oeuvre fin 2025. Une concertation large, associant les partenaires sociaux, les associations d'élus, le mouvement familial et des acteurs du monde de la petite enfance, est engagée depuis le 15 mai pour affiner les modalités du dispositif, s'agissant notamment : - de l'articulation du congé de naissance avec l'actuelle Prestation partagée d'éducation de l'enfant (PreParE), qui pourrait être maintenue de manière temporaire, en option, avant la pleine montée en charge du service public de la petite enfance ; - de la possibilité d'une prise du congé à temps partiel - de l'accès aux congés de naissance pour des populations spécifiques, telles que par exemple les indépendants ou encore les parents adoptants ; - de l'implication des entreprises dans ce changement culturel : celui d'accompagner les mères mais aussi les pères qui souhaitent être auprès de leur enfant dans sa première année de vie. Avec le congé de naissance nous éviterons que les parents et en particulier les pères soient empêchés de rester auprès de leur enfant pour des raisons financières. Cette réforme représente ainsi nouvelle une avancée majeure pour les familles, dans le droit fil du doublement de la durée du congé de paternité et de l'accueil de l'enfant, qui a incité davantage de pères à le prendre en 2021, 71 % des pères éligibles à un congé paternité y ont eu recours).

Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance

9978. – 8 février 2024. – **Mme Catherine Dumas** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur l'impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance. Elle a pris connaissance du projet gouvernemental de créer prochainement un congé de naissance de six mois qui soit mieux rémunéré que l'actuel congé parental et qui impliquerait la suppression de ce dernier. Elle conçoit que l'actuel congé parental, créé en 1977 et plusieurs fois réformé, n'est pas suffisamment attractif pour les familles, qui y recourent peu, notamment au regard de la faible rémunération proposée (429 euros par mois). Elle note toutefois qu'une suppression sèche du congé parental long, qui va de pair avec le projet gouvernemental, ne serait pas sans conséquence. Elle précise que pour les 160 000 familles qui y ont recours, cette suppression pose la question de l'accessibilité et de l'offre de modes de garde alternatifs. Elle indique que les places disponibles, tant en accueil collectif qu'en accueil individuel, sont aujourd'hui en deçà de la demande actuelle, sans compter les problématiques liées aux ressources humaines dans les métiers de la petite enfance. Elle constate que s'agissant des structures municipales d'accueil collectif ou des structures associatives, il y a aujourd'hui une pénurie en personnels pour y accueillir les enfants dans de bonnes conditions. Ainsi, au-delà même du nombre de structures à créer pour compenser la suppression du congé parental, il lui semble opportun de ne pas oublier les questions de formation et de recrutement des personnels indispensables à un bon fonctionnement. Elle témoigne que dans le 17^e arrondissement de Paris, le maire ne peut que déplorer, depuis deux ans, la fermeture de berceaux dans les établissements d'accueil collectif de l'arrondissement, à tel point que certains établissements n'ouvrent que 60 % de leurs places, faute de professionnels suffisants. Cette « crise de vocation » pour les métiers de la petite enfance se retrouve également dans le secteur de l'accueil individuel, avec le non-remplacement croissant des

assistantes maternelles qui partent en retraite. Elle s'interroge donc, alors que nous peinons déjà à répondre à la demande des familles en matière de mode d'accueil, sur l'opportunité d'aggraver un peu plus la situation. Elle suggère donc que le Gouvernement écarte l'éventuelle suppression du congé parental long qui, à l'instar d'autres pays européens, pourrait utilement compléter le congé de naissance annoncé par le Président de la République.

– **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles .**

Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance

11983. – 30 mai 2024. – **Mme Catherine Dumas** rappelle à **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles** les termes de sa question n° 09978 posée le 08/02/2024 sous le titre : "Impact possible d'une suppression du congé parental long sur les structures d'accueil de la petite enfance", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – De nombreux rapports ont souligné la nécessité de réformer la Prestation partagée d'éducation de l'enfant (PreParE), qui indemnise une partie du congé parental, dont le nombre de bénéficiaires a été divisé par deux depuis sa mise en place en 2015. Plusieurs freins ont été identifiés : faible rémunération du congé, impacts sur la vie professionnelle, limitation du montant d'aide perçue lorsque le congé est pris de manière concomitante par les deux parents. Afin de corriger ces effets et donner la possibilité aux parents de garder leur enfant s'ils le souhaitent, le Gouvernement travaille actuellement, conformément aux annonces du Président de la République et du Premier ministre, à la définition d'un congé de naissance qui soit plus rémunérateur, plus favorable au retour à l'emploi et qui permette aux familles de mieux accueillir les nouveaux nés. Cette réforme constituerait une des briques du service public de la petite enfance, dont un des objectifs principaux est la création de 200 000 places nouvelles à l'horizon 2030. Pour arriver à cet objectif, la convention d'objectifs et de gestion de la caisse nationale des allocations familiales prévoit un effort inédit de + 1,5 milliard d'euros sur l'exercice 2027 (par rapport à 2022) afin de créer des nouvelles places en établissement d'accueil du jeune enfant financé par la prestation de service unique (PSU, hors créations de places en micro-crèches financées par la prestation d'accueil du jeune enfant), de pallier la diminution des places en accueil individuel par le triplement de la prime d'installation et le renforcement des aides à l'investissement pour les maisons d'assistantes maternelles et un élargissement des missions des relais petite enfance. En complément de cet effort financier inédit, un comité de filière dédié à la petite enfance a été créé en janvier 2022 afin de lutter contre la pénurie de personnels dans l'accueil du jeune enfant et promouvoir l'attractivité de ces métiers au titre des rémunérations, de la qualité de vie au travail et des parcours de carrière. Ces créations de places nouvelles, concomitantes à la mise en place de la réforme envisagée du congé parental, devraient permettre de couvrir les nouveaux besoins de mode d'accueil liés à la réduction de la durée d'indemnisation du congé parental. Par ailleurs, la transformation du congé parental en congé de naissance et l'augmentation envisagée de sa rémunération, qui remédierait à l'un des principaux freins à la prise de ce congé, devrait entraîner une hausse du recours, conformément aux effets constatés dans d'autres pays européens ayant mis en place une telle réforme. Cette hausse devrait entraîner mécaniquement une baisse du recours à un mode d'accueil formel dans les premiers mois de l'enfant. Une concertation large, associant les partenaires sociaux, les associations d'élus, le mouvement familial et des acteurs du monde de la petite enfance, est engagée depuis le 15 mai pour affiner les modalités du dispositif, s'agissant notamment : - de l'articulation du congé de naissance avec l'actuelle PreParE, qui pourrait être maintenue de manière temporaire, en option, avant la pleine montée en charge du service public de la petite enfance ; - de la possibilité d'une prise du congé à temps partiel - de l'accès aux congés de naissance pour des populations spécifiques, telles que par exemple les indépendants ou encore les parents adoptants ; - de l'implication des entreprises dans ce changement culturel : celui d'accompagner les mères mais aussi les pères qui souhaitent être auprès de leur enfant dans sa première année de vie.

Pauvreté en France

10383. – 29 février 2024. – **M. Éric Bocquet** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'augmentation de la pauvreté en France. Un récent rapport du Secours catholique sur la pauvreté en France en 2022 fait état de phénomènes de pauvreté qui s'enracinent. Ce rapport montre également que la pauvreté extrême est plus présente dans le département du Nord qui cumule les retards et les difficultés. Les chiffres sont éloquentes et ne peuvent laisser insensibles. Ce sont ainsi 26 779 ménages aidés par le Secours catholique en 2022. À cela s'ajoutent

évidemment les foyers soutenus par l'ensemble des associations caritatives du département. Le revenu médian de ces ménages est de 544 euros quand il était de 625 euros en 2012, bien trop faible déjà à l'époque. Près d'un quart des personnes aidées n'ont aucun revenu. 61,2 % sont des femmes et 48,5 % sont des femmes seules ou des mères isolées. Elles sont fortement touchées et donc particulièrement vulnérables. Bien d'autres chiffres pourraient malheureusement être avancés. La France ne peut s'en enorgueillir, tant c'est indigne d'une République comme la nôtre. C'est pourquoi il lui demande ce que le Gouvernement compte prendre de mesures emblématiques et audacieuses pour mettre fin à cette pauvreté systémique dans notre pays. - **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles .**

Réponse. - Le 14 novembre 2023, l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) a publié son étude sur le taux de pauvreté en France en 2021. Le taux de pauvreté monétaire s'élève en France à 14,5 %, contre 13,6 % en 2020 (soit +0,9 points). Il retrouve ainsi un niveau proche de la situation juste avant la crise : 14,3 % en 2019. Néanmoins, malgré cette hausse, le taux de pauvreté en France reste plus d'un point inférieur à la moyenne européenne. Le modèle social français reste un des plus performants en permettant à 5 millions de personnes d'éviter de tomber dans la pauvreté, le plaçant en meilleure position que la plupart des pays européens. En témoigne la crise sanitaire de 2020 qui, malgré une contraction de 8 % du PIB, n'a pas engendré une augmentation significative du nombre de pauvres, grâce à la résilience du système de protection sociale, renforcé par des mesures comme le chômage partiel durant les confinements. Ce sont ainsi au moins 400 000 personnes qui ne sont pas tombées dans la pauvreté grâce à l'action du Gouvernement. Par ailleurs, dans son étude sur l'évolution prévisible des progressions de niveau de vie en 2022, l'INSEE souligne qu'en 2022 le niveau de vie a progressé de l'ordre de 4% en moyenne dans la population, et il a progressé davantage pour les plus modestes, grâce à l'indexation des prestations et du SMIC, ainsi qu'aux mesures exceptionnelles prises par le Gouvernement. Si l'inflation a grignoté le pouvoir d'achat de la très grande majorité de la population et si l'effet inflationniste est beaucoup plus important pour les plus modestes, les mesures prises par le Gouvernement en 2022, via le système socio-fiscal et notamment les mesures exceptionnelles visant particulièrement la partie modeste de la population (indemnité inflation, revalorisation anticipée des prestations et aides sociales au 1^{er} juillet 2022, prime exceptionnelle de rentrée, bonus chèque énergie, revalorisation bourses du secondaire) complétées des mesures pérennes concernant les prestations (revalorisation de 50 % de l'ASF (61euros/mois), augmentation de l'abattement des revenus du conjoint dans la base ressource de l'Allocation aux adultes handicapés (AAH), et des mesures limitant le prix de l'énergie, ont fortement soutenu le pouvoir d'achat de la population, particulièrement parmi les plus modestes et les classes moyennes inférieures (si on raisonne en pourcentage de niveau de vie). Selon l'INSEE, ces nouvelles mesures augmentent de 0,7 % en moyenne le niveau de vie de la population, par rapport à une situation où elles n'auraient pas été mises en oeuvre et conduisent à augmenter de 360 euros annuels le niveau de vie des 10 % les plus modestes, soit +3,3 %. En 2023, avec le lancement du Pacte des solidarités, le Gouvernement a choisi d'amplifier fortement son effort en faveur de la lutte contre la pauvreté, autour de priorités claires données à l'enfance (SPPE [1]), au retour à l'emploi (France travail), à l'accès aux droits (Solidarité à la source) et aux dépenses contraintes (planification écologique). Les femmes et les familles monoparentales, les enfants et les travailleurs pauvres sont particulièrement ciblés. Ce Pacte des solidarités se situe en continuité de la Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté du quinquennat 2017-2022 en cherchant à consolider sa dynamique tout en couvrant des secteurs nouveaux : grande précarité et accès aux droits permettant de redonner du pouvoir d'agir aux personnes et la transition écologique et solidaire, dans un contexte qui reste marqué par l'inflation qui fragilise des millions de nos concitoyens, des plus précaires à la classe moyenne qui travaille. Le Pacte des solidarités doit ainsi permettre de lutter contre les deux grandes fragilités de notre modèle social : - le fait que quand on est pauvre, on le reste beaucoup trop longtemps : notre système ne permet pas aux personnes qui tombent dans la pauvreté de s'en sortir assez vite. 7 ans après avoir commencé à toucher le Revenu de solidarité active (RSA), près de la moitié des allocataires sont encore au RSA ; - le fait que la pauvreté se reproduise davantage entre les générations en France que dans les autres pays. Il faut 6 générations contre 5 en moyenne dans les autres pays de l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE) pour que le descendant d'une famille en situation de pauvreté atteigne le revenu moyen. Le Pacte se structure ainsi autour de plusieurs actions concrètes : - la lutte contre la pauvreté des enfants. 700 000 enfants grandissent dans des familles en situation de grande pauvreté, qui souffrent de nombreuses privations matérielles, notamment en terme d'accès à l'alimentation. - Un plan d'urgence pour les près de 80 000 enfants sans domicile qui vivent à l'hôtel comme dans l'hébergement d'urgence, ou dans des campements pour garantir que 100 % d'entre eux aient effectivement le droit à la scolarisation, et pour qu'ils puissent avoir accès à une alimentation de qualité, à la santé mais aussi à la

culture : triplement du nombre de médiateurs scolaires et renforcement des équipes qui accompagnent les familles des enfants hébergés à l'hôtel, développement des cuisines dans les lieux d'hébergement pour que les familles puissent s'y faire à manger correctement, renforcement de l'accès à la santé grâce à des permanences d'accès aux soins spécialisées pour les femmes enceintes et les mères avec de jeunes enfants. ; - Une action globale en faveur de l'accès à l'alimentation des enfants : une action d'urgence dans le cadre de l'opération Pacte pour les premiers pas, à hauteur de 6 Meuros et autant de la part d'entreprises via des dons en nature ; une action structurelle, avec le déploiement des cantines à 1 euro dans les écoles rurales ou le déploiement des petits déjeuners gratuits à l'école, en particulier en Outre-mer où les problématiques de malnutrition sont très importantes ; - En outre, le programme « Ouverture accueils de loisirs » propose des activités sportives et culturelles de qualité grâce à un plan de soutien aux activités périscolaires. Ces mesures viennent s'ajouter au Pass'sport, une aide forfaitaire de 50 euros permettant de réduire le montant de l'adhésion ou de la prise de licence proposées par certaines structures et associations sportives, dont ont pu bénéficier 1,22 millions de jeunes en situation de précarité en 2022. - lever les dépenses contraintes des familles frappées par la hausse des prix, notamment de l'alimentation et de la vie quotidienne. Au-delà des mesures d'urgence déjà prises par le Gouvernement depuis 2022 (chèque carburant de 100 euros pour les travailleurs au petit salaire, chèque énergie exceptionnel jusqu'à 200 euros pour 11 millions de familles), le Pacte des solidarités est un levier pour réduire les dépenses contraintes des familles. - La tarification sociale de la cantine. Grâce à la mesure « cantine à 1 euro », l'Etat soutient les communes rurales dans la mise en place d'une tarification sociale des cantines. La mesure propose, en échange de la mise en place d'au moins 3 tranches de tarification en fonction des revenus, dont une au-dessus de 1euro, que l'Etat rembourse 3 euros par repas servi et facturé à moins de 1euro aux familles (QF <= 1 000 euros depuis le 1^{er} août 2022). Fortement portée territorialement par les commissaires à la lutte contre la pauvreté, la mesure rencontre un succès croissant. Elle est renforcée depuis janvier 2024 d'un bonus d'1 euros par repas servi à un tarif social pour les communes qui s'engagent à atteindre les objectifs de la loi EGAlim afin que les enfants aient accès à une alimentation durable et de qualité. - Les vacances : le Pacte prévoit la mise en place du Pass Colo, aide financière de 200 à 350 euros, déployée à partir de l'été 2024 et auquel seront éligibles 80 % des familles pour les enfants durant leur 11e année, pour que leurs enfants puissent partir en vacances. - En matière de paiement des factures énergétiques, le Pacte a permis dès 2024 d'étendre le chèque énergie au paiement pour un locataire du parc social des charges de chauffage collectif. L'Etat soutient également dans le cadre du Pacte les communes qui souhaitent mettre en place une tarification sociale de l'eau. - sortir plus vite de la pauvreté par l'emploi - En parallèle de la mise en place de France Travail qui vise à refondre complètement la manière dont sont accompagnés les demandeurs d'emploi dans notre pays, à commencer par ceux qui sont au RSA, le Pacte des solidarités permet aussi de lever les barrières concrètes, souvent infranchissables, au retour à l'emploi par exemple via la création de 1000 places en crèches avec priorité insertion d'ici 2027 (crèche AVIP), via le déploiement de programme d'accompagnement simultané Emploi-Logement ou encore grâce au renforcement de l'accompagnement des personnes en insertion vers la santé. - soutenir les projets à impact au plus près des territoires dans le cadre des contractualisations avec les départements et les métropoles et des Pactes locaux des solidarités. - En privilégiant la voie d'une gouvernance contractuelle des politiques de solidarité, confortant le rôle des départements en tant que chefs de file de l'action sociale, sur la base d'objectifs définis de manière concertée, l'État a souhaité assurer une équité territoriale de l'action sociale. Les contractualisations avec les Métropoles sur des actions en lien avec leurs compétences en matière de prévention et de lutte contre la pauvreté s'inscrivent également dans cette ambition. - La contractualisation et les pactes locaux sont des outils structurants pour mobiliser toutes les compétences territoriales autour de l'enjeu majeur de prévention et de lutte contre la pauvreté et d'agir comme effet de levier. Elles induisent des changements qualitatifs, à la fois dans les pratiques professionnelles et dans la modernisation des organisations internes, mais a également un impact concret et positif sur les bénéficiaires des actions. On constate ainsi une amélioration continue de certains indicateurs nationaux suivis dans le cadre de la démarche de contractualisation : à titre d'exemple, entre 2019 et 2021, le pourcentage de jeunes de l'ASE ayant une autonomie financière à leur majorité est en hausse de +49 points entre 2019 et 2021, et le taux de couverture du territoire en accueil social de proximité a augmenté de +20 points par rapport à 2019 pour atteindre 97%. - Les nouvelles démarches de contractualisation (2024-2027) tant avec les départements qu'avec les métropoles, et les pactes locaux des solidarités sont en cours de négociation et permettront ainsi de soutenir les initiatives innovantes et à impact identifiées sur les territoires pour lutter contre la pauvreté. (1) Service Public de la Petite Enfance

2786

Récipiendaires de la médaille de l'enfance et des familles

10874. – 28 mars 2024. – **Mme Marie-Claude Varailas** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les conditions d'octroi de la médaille de l'enfance et des familles. Cette distinction

honorifique est décernée aux parents ou personnes ayant élevé des enfants, bénévoles et professionnels de l'enfance et des familles, afin de rendre hommage à leurs mérites, et de leur témoigner la reconnaissance de la Nation. Si cette disposition permet de valoriser un engagement citoyen altruiste, elle écarte aujourd'hui les aidants familiaux qui accompagnent au quotidien, à titre non professionnel, un proche en situation de dépendance (perte d'autonomie, handicap, maladie, etc.) et dont le dévouement est entier. En effet, il s'agit d'un engagement lourd, parfois contraint par le manque de professionnels de l'accompagnement, qui peut être épuisant et demeure mal reconnu. La disponibilité morale et physique requise pour accompagner un proche au quotidien et la valeur des services rendus dans l'ombre par les aidants familiaux pourraient, dès lors, être valorisés par une distinction honorifique similaire. Aussi, elle lui demande que des dispositions soient prises afin que cette médaille puisse également être décernée aux aidants familiaux qui accompagnent un parent ou proche dépendant. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, de la ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse et du garde des sceaux, ministre de la justice, chargée de l'enfance, de la jeunesse et des familles .**

Réponse. – Actuellement réglementée par le décret n° 2022-203 du 17 février 2022 et codifiée aux articles D.215-7 à D.215-13 du code de l'action sociale et des familles, la médaille de l'enfance et des familles a pour objet de récompenser les parents ou personnes ayant élevé des enfants ainsi que les bénévoles et professionnels de l'enfance et des familles. La réforme concernant les conditions d'attribution de cette distinction honorifique intervenue en 2022 a ainsi permis d'élargir ses conditions d'attribution, de prendre en considération les différentes formes de parentalité et d'associer à la promotion des valeurs de la famille celles de l'aide et du soutien à l'enfance. Le décret reconnaît la valeur de l'engagement des bénévoles et professionnels intervenant auprès des familles et assurant l'accueil du jeune enfant et la protection de l'enfance. Aussi les aidants familiaux qui ne sont ni des bénévoles associatifs, ni des professionnels ne répondent donc pas aujourd'hui aux critères d'attribution de la médaille de l'enfance et des familles, toutefois cette évolution pourrait être étudiée dans le cadre d'une prochaine réforme.

ENTREPRISES, TOURISME ET CONSOMMATION

2787

Situation du secteur de l'imprimerie face à la hausse des tarifs de l'électricité

6162. – 6 avril 2023. – **M. Patrice Joly** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur la situation du secteur de l'imprimerie face à la hausse des tarifs de l'électricité. Le secteur de l'imprimerie en France emploie 35 000 personnes directement. Ce secteur, comme l'ensemble de la filière papier-graphique, fournit des services essentiels dans de nombreuses branches de l'économie et dans le fonctionnement de notre démocratie. L'imprimerie est aujourd'hui fortement affectée par la crise énergétique, en particulier par la hausse des prix de l'électricité. Malgré des mesures à destination des petites et moyennes entreprises (PME) comme l'amortisseur électricité et la réduction de la contribution au service public de l'électricité (CSPE), et malgré la signature d'un contrat négocié entre EDF et le réseau d'imprimeurs ImpriFrance qui regroupe 89 PME et plus de 3 000 emplois, le coût unitaire moyen d'électricité rendu sur site des imprimeurs est en nette augmentation par rapport à 2022. Concrètement, pour une PME nivernaise de 35 salariés et membre d'ImpriFrance, le coût unitaire moyen rendu sur site devrait être multiplié par trois en 2023. Les aides promises ne sont cependant pas encore appliquées à date de réception des premières factures 2023 par les imprimeurs. En attente de l'application de ces aides, cela représente pour cette même entreprise une facture mensuelle moyenne d'électricité qui passe de 6 955 € en 2022 à 54 516 € pour janvier/février 2023. De tels montants remettent en cause les projets d'investissement des PME ainsi que des possibilités de créations d'emplois. Les aides mises en place par l'État ne permettent pas aujourd'hui de redonner des marges de manoeuvre aux PME d'un secteur de l'imprimerie affecté par la crise énergétique. Il lui demande ainsi si des mesures sont envisagées afin de soutenir les entreprises du secteur de l'imprimerie face à la hausse des tarifs de l'électricité. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation.**

Réponse. – Depuis le début de la crise des prix de l'énergie, le Gouvernement a mis en place de nombreuses mesures de soutien pour les consommateurs professionnels (bouclier tarifaire pour les très petites entreprises -TPE- éligibles aux tarifs réglementés de vente d'électricité, amortisseur électricité pour les autres TPE et les petites et moyennes entreprises -PME-, garantie de prix à 280€/MWh pour les TPE éligibles à l'amortisseur, guichet pour les entreprises écono-intensives). Tout au long de l'année 2023, les prix sur les marchés de l'électricité ont fortement diminué. Les contrats nouvellement signés sont ainsi progressivement revenus à des prix inférieurs aux seuils de

déclenchement des dispositifs d'aide mis en place par le Gouvernement. Pour 2024, le Gouvernement a décidé de concentrer son soutien sur le stock des contrats de fourniture d'électricité signés au cœur de la crise, à des prix élevés et avec un engagement de longue durée, qui seront encore en vigueur en 2024. Pour les petits consommateurs professionnels d'une taille équivalente à une TPE, le dispositif de garantie de prix à 280 €/MWh est maintenu en 2024 et étendu aux petits consommateurs professionnels ayant une puissance souscrite inférieure à 36 kVA, et ce pour tous les contrats signés avant le 30 juin 2023. Pour les consommateurs professionnels non éligibles à la garantie de prix à 280 €/MWh d'une taille inférieure ou équivalente à une PME, qui ont signé ou renouvelé un contrat avant le 30 juin 2023 encore en vigueur en 2024, l'amortisseur électricité est reconduit avec une évolution des paramètres par rapport à 2023 pour mieux protéger les contrats à prix élevé (la couverture de la facture passe à 75 % contre 50 % en 2023 ; le seuil de déclenchement de la part énergie de la facture est relevé à 250 €/MWh et le montant unitaire d'amortisseur n'est plus plafonné). Le Gouvernement prolonge le guichet électricité en 2024 qui cible les consommateurs professionnels non éligibles à l'amortisseur et qui relèvent de la catégorie des entreprises de taille intermédiaire (ETI). Pour bénéficier de cette aide, les entreprises de taille intermédiaire doivent remplir trois conditions : être énérgo-intensive (c'est-à-dire avoir des dépenses d'énergie sur la période éligible de 2024 au titre de laquelle l'aide est demandée représentant plus de 3 % du chiffre d'affaires de 2021 à nombre de mois comparable) ; justifier d'un excédent brut d'exploitation négatif ou en baisse par rapport à 2021 ; avoir signé ou renouvelé un contrat d'électricité avant le 30 juin 2023 encore en vigueur pour les mois éligibles au titre desquels l'aide est demandée. L'État prend en charge 50 % de la facture d'électricité au-delà de 300€/MWh toutes taxes comprises hors TVA (taxe sur la valeur ajoutée) déductible. Pour les professionnels dont l'activité, viable avant la signature de ces contrats de fourniture d'énergie, demeurerait fragile une fois les aides d'État prises en compte, une procédure d'accompagnement au cas par cas par les conseillers départementaux aux entreprises en difficulté est poursuivie en 2024. En 2023, près de 20 000 entreprises ont ainsi fait l'objet d'un accompagnement individualisé. L'annuaire des conseillers par département est disponible sur le site impots.gouv.fr.

Avenir des centres techniques régionaux de la consommation

9012. – 16 novembre 2023. – **Mme Anne-Sophie Romagny** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme** sur l'avenir des centres techniques régionaux de la consommation (CTRC) et des structures régionales assimilées. Une inquiétude subsiste parmi les représentants locaux des CTRC quant à la pérennité de ces centres et à la volonté du Gouvernement de maintenir un réseau local de défense des consommateurs. L'absence d'un secrétariat d'État à la consommation ou la baisse des dotations aux CTRC sont autant d'indicateurs qui inquiètent les unités locales. Elle lui demande quelle est l'intention du Gouvernement sur l'avenir et l'organisation de ces centres techniques. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation.**

Politique du Gouvernement en matière de droit de la consommation

9169. – 23 novembre 2023. – **M. Guislain Cambier** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme** concernant la politique du Gouvernement en matière de droit de la consommation. Le réseau des centres techniques régionaux de la consommation et structures régionales assimilées (CTRC et SRA) tient une place centrale pour assurer l'information objective et la protection effective des intérêts des consommateurs et de leurs associations locales, départementales et régionales, et ce alors même que sa disparition semble envisagée sans que qu'il n'en ait reçu la moindre information officielle. Peu d'organisations contribuent autant au maillage des territoires et à la réalisation d'actions de proximité, tant dans le domaine juridique que dans le champ environnemental, de l'énergie ou encore de la consommation responsable. En aucun cas Internet et la digitalisation des démarches ne peuvent remplacer l'expertise des salariés du réseau des CTRC et SRA. Ce serait mettre au banc de la société toute une partie de la population française et ériger en précepte la déshumanisation des relations. L'union régionale des organisations des consommateurs des Hauts-de-France existe depuis plus de 50 ans sur le territoire, et ce malgré une baisse drastique des subventions étatiques de - 54 % entre 2011 et 2022. Le nombre conséquent d'actions de terrain réalisées confirme l'utilité voire la nécessité de leur service de proximité, offert à ses membres mais aussi au public de la région et qu'Internet ne saurait remplacer. Il lui demande des informations concernant le maintien a minima du niveau actuel de subvention et la mise en place de conventions pluriannuelles d'objectifs à définir avec les interlocuteurs privilégiés

tels la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), la Banque de France... Le Gouvernement ne semble plus en mesure de garantir l'équilibre, pourtant nécessaire, entre la fonction de production et celle de consommation, la priorité étant donnée à la première et il serait plutôt souhaitable de permettre aux consommateurs d'être sensibilisés, formés, informés, représentés et défendus tels de véritables acteurs de l'économie. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation.**

Avenir des centres techniques régionaux de la consommation

9248. – 30 novembre 2023. – **M. Rémy Pointereau** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat et du tourisme** au sujet de l'avenir des centres techniques régionaux de la consommation (CTRC) et des structures régionales assimilées, notamment en région Centre Val de Loire. Les représentants des CTRC expriment en effet des préoccupations quant à la pérennité de ces centres et à la volonté du Gouvernement de maintenir un réseau local de défense des consommateurs. En région Centre Val de Loire, outre les missions dévolues par l'État, le CTRC a établi un partenariat avec la Banque de France pour renforcer les actions d'éducation financière, notamment dans le cadre du service national universel (SNU). Le CTRC mène des initiatives de prévention sur les antennes régionales de France 3, France Bleu Loiret, et lors d'autres événements. Selon lui, le CTRC joue un rôle essentiel aux côtés des associations de consommateurs agréées au niveau national, de l'institut national de la consommation et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) en tant que garants locaux de leurs intérêts. Cependant, au cours des dix dernières années, les subventions de l'État ont diminué de près de 51 % pour le CTRC de la région et ses structures affiliées. Ainsi, il demande au Gouvernement s'il envisage, non seulement de maintenir à minima le niveau actuel de subvention, mais également de mettre en place des conventions pluriannuelles d'objectifs avec les interlocuteurs, à l'image de la DGCCRF et de la Banque de France. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation.**

Avenir des centres techniques régionaux de la consommation

11332. – 18 avril 2024. – **Mme Anne-Sophie Romagny** rappelle à **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** les termes de sa question n° 09012 posée le 16/11/2023 sous le titre : "Avenir des centres techniques régionaux de la consommation", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. – **Question transmise à Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation.**

Réponse. – Le Gouvernement accorde une grande importance à l'information et à la protection des consommateurs qui se déploient par l'action de la direction générale de concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes mais également au travers de réalisations des acteurs du mouvement consumériste (et en particulier des centres techniques régionaux de la consommation (CTRC)). Le Gouvernement est tout à fait conscient de l'effort d'adaptation déjà accompli par les structures composant le réseau des CTRC ainsi que des conséquences que cela a pu avoir sur ses salariés et les actions qu'il mène. C'est pourquoi le montant des crédits d'intervention inscrits dans la loi de finances pour 2024, au titre des subventions versées par le ministère chargé de l'économie au mouvement consumériste (programme 134), a connu une stabilisation depuis 2022 (environ 5,9 M€). La répartition des enveloppes allouées aux structures composant le mouvement consumériste (Institut national de la consommation, associations nationales de défense des consommateurs, Credoc, etc.) sera très prochainement arrêtée, en particulier s'agissant des CTRC. Le Gouvernement est attentif à ce que ce financement contribue aux actions les plus efficaces de protection des consommateurs. Plus largement, la ministre en charge de la consommation a engagé en 2023 des réflexions sur le rôle et la place que doivent revêtir aujourd'hui le mouvement consumériste. Les résultats de ces réflexions qui pourront aboutir en 2024 concerneront bien évidemment également les CTRC.

Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs

10311. – 22 février 2024. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises,**

du tourisme et de la consommation sur le recours de certaines entreprises agroalimentaires à la « cheapflation ». Alors que nos agriculteurs sont soumis à l'injonction de produire à bas-coût pour préserver le pouvoir d'achat de nos concitoyens, certains acteurs de la grande distribution mettent en place une stratégie appelée « cheapflation » qui consiste à réduire la qualité des produits alimentaires vendus en réduisant la quantité de matière première qui les compose tout en augmentant leur prix. Selon l'organisation non gouvernementale (ONG) Foodwatch, il existe des preuves de ces agissements par certaines grandes entreprises agroalimentaires depuis au moins 2016 et le consommateur n'est souvent pas clairement informé de ces changements de composition. Ainsi la hausse du prix des produits alimentaires en rayon, qu'on pourrait croire justifiée par l'inflation et donc un coût de la matière première plus élevé, ne le serait pas. Il souhaite donc savoir si ces pratiques sont vérifiées par les services du Gouvernement et, le cas échéant, les mesures qu'elle compte prendre afin de les combattre et de protéger les consommateurs.

Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs

11555. – 2 mai 2024. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** les termes de sa question n° 10311 posée le 22/02/2024 sous le titre : "Recours de certaines entreprises de la grande distribution à la « cheapflation » sur des produits alimentaires aux dépens des consommateurs", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le contexte d'inflation persistante affecte les comportements d'achat des consommateurs mais également celui de certains opérateurs qui peuvent être tentés de développer des stratégies afin de maintenir ou d'augmenter leurs marges. Parmi elles, la reformulation des produits alimentaires en remplaçant un ou plusieurs ingrédients onéreux par d'autres moins coûteux. Cette pratique est qualifiée de « cheapflation ». En parallèle de cette substitution d'ingrédients, le prix du produit est maintenu ou augmenté. La direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) est pleinement mobilisée afin de garantir une information loyale du consommateur et la conformité des étiquetages des produits. Ainsi, dès 2023, dans le cadre de ses enquêtes dans plusieurs secteurs de l'agroalimentaire (denrées d'origine végétale, produits laitiers, viandes...), la DGCCRF a mené des contrôles ayant pour but d'évaluer la réalité et l'ampleur de ces pratiques, et de sanctionner les opérateurs qui y auraient recours sans informer les consommateurs en mettant à jour leur étiquetage. Une enquête portant spécifiquement sur les plats cuisinés et produits de charcuterie a également été menée en 2023. Elle a donné lieu à 165 visites de contrôle auprès de 150 établissements répartis dans 12 régions. Au total 651 produits ont été contrôlés, parmi lesquels environ 5 % étaient non-conformes en raison d'une pratique desubstitution d'ingrédients dissimulée. Ces résultats tendent à démontrer que face à l'inflation, les opérateurs ne semblent pas avoir eu massivement recours à des pratiques de substitution d'ingrédients dissimulée. Ces contrôles ont donné lieu à 32 avertissements visant à rappeler la réglementation aux professionnels, 16 injonctions de mise en conformité et un procès-verbal administratif. La DGCCRF maintient ses contrôles dans ce domaine en 2024 afin de garantir une information claire et loyale des consommateurs sur les produits alimentaires.

Conditions de travail des personnels des chambres des métiers et de l'artisanat

10565. – 7 mars 2024. – **Mme Audrey Bélim** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur la situation sociale des agents des chambres des métiers et de l'artisanat (CMA). En effet, les salaires sont inférieurs de 15 à 20 % au marché général selon le réseau CMA France en février 2020. Les agents du réseau des CMA, et notamment ceux de La Réunion, ont mené d'importantes actions (régionalisation, fusion des régions, réorganisation de la formation, guichet unique...). Or, les personnels des CMA viennent d'être exclus des majorations des grilles indiciaires appliquées aux fonctionnaires en juillet 2023 et en janvier 2024. Le seul mécanisme de rattrapage de la perte du pouvoir d'achat est chaque année entravé par le collègue employeur qui refuse d'appliquer automatiquement le taux de garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) publié au *Journal officiel*. C'est pourquoi il semble important que des négociations soient lancées entre CMA France et les organisations syndicales représentatives pour élaborer un véritable accord de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Il semble par ailleurs essentiel que le dispositif GIPA soit

automatisé à l'instar des fonctions publiques. Dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), la refonte des grilles indiciaires et l'augmentation du point d'indice devraient être adoptées pour que la situation sociale des agents des CMA s'améliore réellement face à l'inflation qui affecte leur pouvoir d'achat.

Difficultés financières des chambres des métiers et de l'artisanat

10671. – 14 mars 2024. – **M. Philippe Mouiller** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur les préoccupations exprimées par les personnels des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). Établissements publics administratifs, les CMA, du fait de leur maillage territorial, sont des acteurs essentiels dans les domaines de l'artisanat, de la formation par l'apprentissage et de l'économie de proximité. Ces établissements publics rencontrent de réelles difficultés financières en raison de la baisse du financement du réseau, par la double coupe budgétaire due à la baisse des recettes constituée par la taxe pour frais de chambre des métiers (TFCMA) et à la décision prise par France Compétences, en juillet 2023, relative aux coûts des contrats d'apprentissage (niveau de prise en charge - NPEC). Ces décisions budgétaires déstabilisent profondément le réseau des CMA et ont des conséquences importantes sur les missions portées par celles-ci. Pourtant, depuis dix ans, les CMA qui assurent la formation de plus de 112 000 apprentis chaque année et accompagnent quotidiennement plus d'1,8 million d'entreprises artisanales, se sont profondément réformées pour répondre aux exigences de l'État. Ainsi, les personnels se sont fortement impliqués dans la régionalisation du réseau des CMA, la réorganisation de la formation, la mise en place du guichet unique etc. Les plans d'économies, conséquences de la baisse des financements, risquent de se traduire par des licenciements et la fermeture de nombreux sites. Les personnels des CMA dont les conditions de travail se dégradent expriment leurs inquiétudes face à cette situation. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'elle entend prendre afin de pérenniser le financement des CMA et ainsi préserver le réseau de ces établissements publics au chevet des entreprises de l'artisanat.

Situation de la chambre des métiers et de l'artisanat de La Réunion

10702. – 14 mars 2024. – **Mme Viviane Malet** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur la situation préoccupante des chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) et sur la crise que traverse ce réseau, notamment à La Réunion. Ces établissements publics administratifs, par leur maillage territorial, sont des acteurs de proximité essentiels dans les domaines de l'artisanat, de la formation par apprentissage et de l'économie de proximité. Or, la baisse du financement du réseau des CMA, du fait de la coupe budgétaire opérée par l'État, de la baisse de la taxe pour frais de chambres de métiers et de l'artisanat (TFCMA) et des niveaux de prise en charge (NPEC), génère une situation budgétaire difficile. Les organisations syndicales redoutent des licenciements et des fermetures de sites. Aussi, elle la prie de lui indiquer ses intentions en l'espèce.

Réponse. – Après les profonds changements traversés par les CMA à la suite de la loi sur le plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE) et de la régionalisation, le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, qui fait actuellement face à d'importantes baisses de ses ressources, est actuellement en cours de réflexion sur les mutations de ses missions et l'évolution de ses métiers pour répondre à la nécessité d'optimiser ses revenus. Si les modalités de mise en œuvre, le cas échéant de dispositifs de réduction de la masse salariale, sont déjà en cours de déploiement dans certaines chambres régionales, elles privilégient les non renouvellements de contrat, les non remplacements de départs en retraite et les départs volontaires afin d'éviter de devoir recourir en dernier lieu à des licenciements dont le nombre devrait rester limité. À ce titre, la démarche d'élaboration d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) avait été engagée en 2019 par le réseau. Le processus a été relancé et son objectif inscrit dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027 conclu le 22 mai 2023 entre le président de CMA France et la ministre en charge de l'artisanat. Cette démarche doit aboutir à la définition d'une stratégie et méthodologie communes à décliner dans l'ensemble du réseau, visant la conception, la mise en œuvre et le suivi des actions destinées à adapter les emplois et les compétences des agents, à la fois sur le plan individuel et collectif, face aux profondes évolutions récentes et à venir, des CMA. Les premiers travaux engagés début 2024 concernent les entretiens professionnels, la mobilité fonctionnelle et la formation professionnelle. En matière de financement, ensuite, le réseau des CMA repose entre autres sur la taxe pour frais de chambres de métiers et artisanat (TFCMA), et sur une prise en charge du coût du contrat des apprentis. Le niveau de prise en charge (NPEC) du coût contrat des apprentis relève de la compétence du haut-commissaire à

l'enseignement et à la formation professionnels, rattaché aux ministères du travail et de l'éducation nationale, qui a notamment pour mission de proposer des orientations en matière d'enseignement professionnel et de formation professionnelle initiale. Quant à la TFCMA, il s'agit d'une taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises (CFE) prévue par l'article 1601 du code général des impôts. Cette taxe finance en partie le réseau des chambres de métiers et artisanat (CMA), représentant 20 % des produits du réseau en 2021. Elle repose sur (i) un droit fixe proportionnel (0,3275 %) au plafond annuel de la sécurité sociale (41 136 €) et (ii) un droit additionnel à la cotisation foncière des entreprises (CFE) entre 60 % à 90 % du produit du droit fixe destiné à CMA France. Conformément à l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, la TFCMA est plafonnée. Jusqu'en 2016, ce plafond était resté stabilisé à 203,149 M€. Les réformes récentes, notamment la régionalisation du réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, prévue par l'article 42 de la loi « PACTE », qui a conduit à la disparition des niveaux départemental et interdépartemental et à la limitation de la personnalité morale aux seules chambres de niveau régional, avaient pour corollaire un recentrage des missions financées par cette taxe. Cette régionalisation a permis une mutualisation accrue des services support et une réduction des charges d'exploitation, au travers d'économies lors du renouvellement des marchés et en matière de masse salariale. Elle s'est accompagnée de l'arrêt de certaines missions, telles que le stage obligatoire de préparation à l'installation, l'enregistrement des contrats d'apprentissage et la tenue du répertoire des métiers par le biais des centres de formalités des entreprises, qui a été remplacé au 1^{er} janvier 2023, par le guichet unique des entreprises, géré par l'Institut national de la propriété industrielle. L'ensemble de ces mesures, destinées à adapter et moderniser les conditions d'intervention du réseau consulaire en faveur des entreprises artisanales, a pour effet de diminuer progressivement les besoins de financement du réseau et de permettre un abaissement du plafond de la TFCMA. Cette diminution du plafond, initialement fixée à 15 M€ en 2023, a été limitée à 7 M€ par amendement du Gouvernement en loi de finances pour 2023. Par ailleurs, la baisse fixée à 29 M€ a été réduite à 13,25 M€ par amendement dans la loi de finances pour 2024.

Menace pour les chambres de métiers et de l'artisanat

10741. – 21 mars 2024. – **M. Grégory Blanc** expose à **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation**, une problématique préoccupante liée aux chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). Ce réseau, crucial pour l'artisanat, la formation par apprentissage et l'économie de proximité, traverse une crise sociale majeure depuis plusieurs mois. Les CMA rencontrent des difficultés résultant des baisses de ressources imposées en 2023, notamment la décision de France Compétences relative aux coûts des contrats d'apprentissage et la baisse de recettes due à la taxe pour frais de chambre de métiers. Ces éléments déstabilisent durablement l'équilibre financier des CMA, qui jouent un rôle crucial en formant plus de 112 000 apprentis chaque année et en accompagnant quotidiennement plus de 1,8 million d'entreprises artisanales en France. Les dirigeants des CMA, dans leur réponse à ces difficultés, semblent adopter des plans d'économies mettant en péril l'emploi et la qualité des services. De plus, des menaces de licenciements massifs ont été évoquées, créant un climat anxieux, une dégradation alarmante des conditions de travail et une hausse des risques psychosociaux. Il lui demande notamment l'organisation avec ses services d'un rendez-vous avec une délégation syndicale pour discuter des moyens de pérenniser le financement du réseau des CMA. Il lui demande un éclairage sur les mesures que le Gouvernement entend prendre pour résoudre cette crise sociale au sein du réseau des CMA afin d'assurer la pérennité de ces chambres cruciales pour l'artisanat et l'économie locale.

Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat

10744. – 21 mars 2024. – **Mme Nicole Bonnefoy** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur la situation préoccupante des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) et la crise sociale majeure que traverse ce réseau depuis plusieurs mois. L'année 2023 aura été une année difficile pour le réseau des CMA suite aux annonces de baisses de ressources imposées par le Gouvernement. En effet, la décision prise par France Compétences en juillet 2023, relative aux coûts des contrats d'apprentissage (niveaux de prise en charge ou NPEC) malgré l'avis défavorable des partenaires sociaux, ainsi que la baisse de recettes constituée par la taxe pour frais de chambre de métiers, a déstabilisé durablement l'équilibre financier de ces établissements publics. Pourtant les CMA, qui forment plus de 112,000 apprentis chaque année et accompagnent au quotidien plus de 1,8 millions d'entreprises artisanales en France, se sont profondément réformées depuis plus de 10 ans pour répondre aux exigences de l'État. Un rapport ministériel récent évoque un plan massif de licenciements dans le réseau des CMA (1 000 agents titulaires seraient concernés) qui serait financé

par des ventes de biens immobilier appartenant aux CMA. Plusieurs alertes sociales ont été faites par les représentants CFDT des CMA dans les régions où ces annonces provoquent un climat de travail anxiogène, une dégradation alarmante des conditions de travail et une hausse vertigineuse des risques psychosociaux. Dans le but de trouver une issue à la crise sociale actuelle, les représentants CFDT des CMA demandent donc : un rendez-vous prochain avec une délégation de cette organisation syndicale afin d'évoquer la situation sociale et les moyens permettant de pérenniser le financement du réseau des CMA ; l'ouverture de négociations entre CMA France et les organisations syndicales représentatives, en présence de la tutelle, pour élaborer un véritable accord de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences ; que les personnels des CMA bénéficient des mesures de carrière suivantes appliquées aux agents de la fonction publique (majoration des grilles indiciaires dans des conditions a minima identiques à celles mises en oeuvre en juillet 2023 et janvier 2024, automatisation du dispositif de garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) à l'instar des fonctions publiques et dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO), négociation loyale d'une augmentation du point d'indice et refonte des grilles indiciaires. Aussi, elle souhaiterait savoir quelles réponses elle entend donner à ces demandes.

Situation de crise dans les chambres de métiers et de l'artisanat

10750. – 21 mars 2024. – **M. Mickaël Vallet** interroge **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** à propos de la situation préoccupante que traversent les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA). L'année 2023 aura été une année difficile pour le réseau des CMA à la suite des annonces de baisses de ressources imposées par le Gouvernement. La décision prise par France Compétences en juillet 2023 relative aux coûts des contrats d'apprentissage (NPEC) malgré l'avis défavorable des partenaires sociaux, ainsi que la baisse de recettes constituée par la taxe pour frais de chambre de métiers, déstabilisent durablement l'équilibre financier de ces établissements publics. Pourtant les CMA, qui forment plus de 112 000 apprentis chaque année et accompagnent au quotidien plus de 1,8 millions d'entreprises artisanales en France, sont essentielles au maillage territorial et sont pourvoyeuses d'emplois. De plus, les rémunérations ne suivent pas et créent une grave crise sociale. Le dossier central des carrières et des rémunérations des agents des CMA n'est toujours pas abordé dans le cadre du dialogue social alors que l'écart des salaires, inférieurs de 15 à 20 % au marché général (source : CMA France février 2020), n'est toujours pas traité. Il demande au Gouvernement pourquoi le dialogue social est au point mort avec les représentants des syndicats des chambres de métiers et de l'artisanat et ce qu'il compte faire pour y remédier.

Crise sociale des chambres de métiers et de l'artisanat

10785. – 21 mars 2024. – **M. Bruno Belin** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** sur la crise sociale que traversent les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) depuis plusieurs mois. En tant qu'établissements publics administratifs, les CMA sont des acteurs essentiels de la formation, avec la formation de plus de 100 000 apprentis chaque année, et de l'économie de proximité avec l'accompagnement de plus de 1,8 millions d'entreprises artisanales. Néanmoins, la stabilité financière de ces établissements a été compromise depuis une décision de France Compétences en juillet 2023 portant sur les coûts des contrats d'apprentissage (NPEC). Cette situation a entraîné des plans d'économie désordonnés, mettant en péril des emplois et des sites, et créant des dysfonctionnements au sein des instances paritaires, perturbant ainsi le dialogue social. Il en résulte pour les agents du réseau un climat de travail anxiogène et une dégradation des conditions de travail. Le dialogue social national doit se poursuivre dans de bonnes conditions pour assurer aux CMA, qui contribuent à notre économie, de disposer des moyens nécessaires de continuer de faire briller notre artisanat en France. Par conséquent, il lui demande comment le Gouvernement entend pérenniser le financement du réseau des CMA et si des négociations entre CMA France et les organisations syndicales représentatives, en présence de la ministre de tutelle, sont prévues.

Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat

12156. – 6 juin 2024. – **Mme Nicole Bonnefoy** rappelle à **Mme la ministre déléguée auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée des entreprises, du tourisme et de la consommation** les termes de sa question n° 10744 posée le 21/03/2024 sous le titre : "Menaces sur le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA) sont des établissements publics à caractère administratif de l'État, placées sous la tutelle du ministre en charge de l'économie et des finances et régies par le code de l'artisanat et par le code du travail en ce qui concerne ses missions relatives à la formation. Après les profonds changements traversés par les CMA à la suite de la loi PACTE et de la régionalisation ainsi que les évolutions récentes de la rémunération des agents publics, se posent à la fois la question de la rémunération des agents des CMA et de la gestion des emplois du réseau des CMA, ainsi que celle du financement du réseau. En matière de droit social, les CMA ne relèvent ni du statut privé, ni du statut public mais du « statut du personnel des CMA », issu des travaux d'une commission paritaire composée d'un collègue représentant les employeurs et d'un collègue représentant les agents des chambres, comme le prévoit la loi n° 52-1311 du 10 décembre 1952. Cette commission est présidée par le représentant du ministre chargé de l'artisanat qui fait preuve de neutralité afin de laisser le paritarisme s'exprimer. La rémunération des agents est donc une décision stratégique qui ne peut relever que du dialogue social entre les deux collèges lors des commissions paritaires. Elle doit être discutée et décidée en responsabilité par les partenaires sociaux en tenant compte de la situation financière du réseau. La valeur du point d'indice, les modifications des grilles indiciaires et la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA) sont de ce fait, régulièrement abordés lors des commissions paritaires. La valeur du point d'indice des agents des CMA est, quant à elle, conformément aux dispositions prévues par l'article 22 du statut du personnel des CMA, fixée par la commission paritaire nationale instituée par la loi du 10 décembre 1952, dite « CPN 52 », après examen par la commission paritaire nationale prévue par l'article 56, dite « CPN 56 », commission préparatoire. La dernière augmentation de la valeur du point d'indice CMA a été actée lors de la CPN 52 du 7 juin 2023, soit une augmentation de 1,85 %, ce qui équivaut à fixer la valeur du point des agents des CMA à 5,50 €. Cette augmentation fait suite à la hausse de 3,64 % de la valeur du point d'indice décidée lors de la CPN 52 du 24 octobre 2022. La majoration des grilles fait également l'objet de négociations régulières entre les collèges salariés et employeurs, menées dans le cadre des commissions paritaires. Enfin, il convient de noter que la CPN 52 du 24 octobre 2022 a également permis d'aboutir à un accord des deux collèges pour la mise en place d'une négociation annuelle obligatoire (NAO) au cours de laquelle sont abordés les questions des rémunérations mais également des avantages sociaux. S'agissant de la garantie individuelle du pouvoir d'achat (GIPA), à l'occasion de la CPN 52 du 26 mars 2019, le collègue employeur et le collègue salarié s'étaient accordés sur la mise en place d'une GIPA selon des modalités propres et indépendantes de celle prévue pour les fonctionnaires. Il est ainsi prévu, à l'article 3 de l'annexe XXV du statut du personnel des CMA, que le taux de référence pour le calcul de cette indemnité différentielle doit faire l'objet d'un vote par l'assemblée générale (AG) de CMA France, instance décisionnelle du réseau des CMA, après avis de la CPN 56. Lors de sa réunion du 4 octobre 2023, la CPN 56 a retenu à l'unanimité le taux maximum de 8,78 % et le plafond de rémunération de 720 points pour bénéficier de cette indemnité compensatrice, et l'AG extraordinaire de CMA France du 18 octobre 2023, a voté favorablement ces deux taux, avec effet rétroactif. En conséquence, le dispositif GIPA ne peut être automatisé sans être approuvé par un vote en AG de CMA France. La tutelle ne saurait imposer une automatisation du versement de la GIPA, ni modifier d'autres éléments de ce dispositif sans porter atteinte au paritarisme. Deux réunions de la CPN 52 sont prévues durant l'année 2024. Elles devront être précédées de plusieurs réunions de la CPN 56. Ces réunions seront l'occasion de discuter, de nouveau, de ces questions dans le cadre du dialogue social. Enfin, le réseau des chambres de métiers et de l'artisanat, qui fait actuellement face à d'importantes baisses de ses ressources, est actuellement en cours de réflexion sur les mutations de ses missions et l'évolution de ses métiers pour répondre à la nécessité d'optimiser ses revenus. Si les modalités de mise en œuvre, le cas échéant de dispositifs de réduction de la masse salariale, sont déjà en cours de déploiement dans certaines chambres régionales, elles privilégient les non renouvellements de contrat, les non remplacements de départs en retraite et les départs volontaires afin d'éviter de devoir recourir en dernier lieu à des licenciements dont le nombre devrait rester limité. À ce titre, la démarche d'élaboration d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences (GPEC) avait été engagée en 2019 par le réseau. Le processus a été relancé et son objectif inscrit dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027 conclu le 22 mai 2023 entre le président de CMA France et la ministre en charge de l'artisanat. Cette démarche doit aboutir à la définition d'une stratégie et méthodologie communes à décliner dans l'ensemble du réseau, visant la conception, la mise en œuvre et le suivi des actions destinées à adapter les emplois et les compétences des agents, à la fois sur le plan individuel et collectif, face aux profondes évolutions récentes et à venir, des CMA. Les premiers travaux engagés début 2024 concernent les entretiens professionnels, la mobilité fonctionnelle et la formation professionnelle. En matière de financement, ensuite, le réseau des CMA repose entre autres sur la taxe pour frais de chambres de métiers et artisanat (TFCMA) et sur une prise en charge du coût du contrat des apprentis. Le niveau de prise en charge (NPEC) du coût du contrat des apprentis relève de la compétence du haut-commissaire à l'enseignement et à la formation professionnels, rattaché aux ministères du travail et de l'éducation nationale, qui a notamment pour mission de proposer des orientations en matière d'enseignement

professionnel et de formation professionnelle initiale. Quant à la taxe pour frais de chambres de métiers et de l'artisanat (TFCMA), il s'agit d'une taxe additionnelle à la cotisation foncière des entreprises (CFE) prévue par l'article 1601 du code général des impôts. Cette taxe finance en partie le réseau des CMA, représentant 20 % des produits du réseau en 2021. Elle repose sur (i) un droit fixe proportionnel (0,3275 %) au plafond annuel de la sécurité sociale (41 136 €) et (ii) un droit additionnel à la CFE entre 60 % à 90 % du produit du droit fixe destiné à CMA France. Conformément à l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, la TFCMA est plafonnée. Jusqu'en 2016, ce plafond était resté stabilisé à 203,149 M€. Les réformes récentes, notamment la régionalisation du réseau des CMA, prévue par l'article 42 de la loi « PACTE », qui a conduit à la disparition des niveaux départemental et interdépartemental et à la limitation de la personnalité morale aux seules chambres de niveau régional, avaient pour corollaire un recentrage des missions financées par cette taxe. Cette régionalisation a permis une mutualisation accrue des services support et une réduction des charges d'exploitation, au travers d'économies lors du renouvellement des marchés et en matière de masse salariale. Elle s'est accompagnée de l'arrêt de certaines missions, telles que le stage obligatoire de préparation à l'installation, l'enregistrement des contrats d'apprentissage et la tenue du répertoire des métiers par le biais des centres de formalités des entreprises, qui a été remplacé au 1^{er} janvier 2023, par le guichet unique des entreprises, géré par l'Institut national de la propriété industrielle. L'ensemble de ces mesures, destinées à adapter et moderniser les conditions d'intervention du réseau consulaire en faveur des entreprises artisanales, a pour effet de diminuer progressivement les besoins de financement du réseau et de permettre un abaissement du plafond de la TFCMA. Cette diminution du plafond, initialement fixée à 15 M€ en 2023, a été limitée à 7 M€ par amendement du Gouvernement en loi de finances pour 2023. Par ailleurs, la baisse fixée à 29 M€ a été réduite à 13,25 M€ par amendement dans la loi de finances pour 2024.

INTÉRIEUR ET OUTRE-MER

Punaises de lit dans la zone d'attente de l'aéroport de Roissy

8111. – 3 août 2023. – **M. Jacques Fernique** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer** sur la situation critique de la zone d'attente de l'aéroport de Roissy, qui est infectée depuis février 2023 par des punaises de lit. En juin 2022, il s'est rendu dans la zone d'attente de l'aéroport de Roissy avec l'association nationale d'assistance aux frontières pour les étrangers (Anafé). Il y a un an, cette zone d'attente était déjà bien loin des « prestations de type hôteliers » prévues par la loi no 92-625 du 6 juillet 1992 sur la zone d'attente des ports et des aéroports. Légalement, les zones d'attente doivent garantir pour les personnes enfermées, entre autres droits, celui à être soigné, à contacter un avocat et à avoir un interprète. Or, depuis le mois de février 2023, la zone d'attente de l'aéroport de Roissy est infestée par les punaises de lit et la situation ne cesse de se dégrader. Si l'administration de l'aéroport a mis en place un protocole en début d'année et créé une buanderie, ces moyens se sont apparemment révélés inefficaces. Malgré les alertes de l'Anafé et d'autres acteurs sur place, les autorités n'ont pas fait évoluer ce protocole insuffisant. Dans le cadre des permanences tenues en zone d'attente, l'Anafé a rencontré de nombreuses personnes piquées par les punaises et qui en ont souvent les marques sur le corps. Elles témoignent d'une grande fatigue nerveuse : impossibilité de dormir, peur d'être piquées et démangeaisons constantes. Aujourd'hui, 77 personnes, dont 8 enfants, y sont exposées. La situation est si critique que l'Anafé a décidé de se retirer de la zone d'attente de Roissy le 26 juillet 2023. Les conclusions du juge des libertés du 22 juillet 2023, tout en admettant que l'exposition à des punaises de lit est « particulièrement désagréable », ne la considèrent pas comme une « une atteinte au droit à la vie et à la santé ou un traitement inhumain et dégradant ». Pourtant, une rubrique du site du ministère de l'écologie dédiée aux punaises de lit précise qu'elles peuvent « piquer jusqu'à 90 fois en une seule nuit, provoquant des démangeaisons parfois insupportables ». Il ajoute qu'il est « important d'intervenir au plus vite en cas d'apparition, afin d'éviter au maximum l'étendue de l'infestation ». Quant au site du ministère de la santé, il mentionne que « les punaises de lits peuvent être aussi sources de troubles psychologiques variés, voire aussi d'anémie ». De nombreuses méthodes radicales pour lutter urgemment contre ces infections y sont décrites, avec également un numéro d'urgence à contacter. Les personnes enfermées dans la zone d'attente de Roissy n'ayant aucun moyen de lutter contre la propagation de ces punaises, il revient donc à l'État de prendre ses responsabilités et de protéger la santé physique et psychique de ces personnes, y compris celle des professionnels travaillant sur place. Il lui demande comment il compte s'assurer que ce problème grave de punaises de lit soit traité dans les temps afin d'éviter aux personnes enfermées dans la zone d'attente de l'aéroport de Roissy, ainsi qu'aux professionnels sur place, d'en souffrir davantage.

Réponse. – Ce sujet est identifié et pris en compte avec la plus grande attention par les services du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Un « protocole » visant à lutter efficacement contre les punaises de lit dans la zone d'attente de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, élaboré en collaboration étroite entre la direction de la police aux frontières de Roissy, la préfecture de police, la Croix-Rouge française, le service médical de la zone d'attente (antenne du centre hospitalier intercommunal Robert Ballanger d'Aulnay-sous-Bois) et le prestataire de la zone d'attente, a été mis en place en octobre 2022. Le médecin référent de la mission « punaises de lit » de l'Agence régionale de santé de la région d'Île-de-France a validé les mesures prévues. Ce protocole prévoit un signalement, via le service médical de la zone d'attente, la fermeture de la chambre infestée et la désinfection de cette dernière (avant sa ré-attribution une fois le phénomène traité). L'emploi de la vapeur sèche a été retenu, permettant un traitement des chambres concernées dans un délai très court. Le prestataire multi-technique intervenant dans la zone d'attente a par ailleurs été doté, en octobre 2022, d'un appareil de vapeur sèche afin qu'il soit procédé à la désinfection des effets personnels lors de la mise en oeuvre des mesures prévues par le protocole. Les vêtements des personnes touchées sont eux traités par la chaleur du sèche-linge de la laverie de la zone d'attente (cette buanderie étant opérationnelle depuis avril 2023). La direction de la police aux frontières de Roissy travaille de façon permanente en lien avec ses différents partenaires, notamment la direction de l'immobilier et de l'environnement de la préfecture de police et la mission « punaises de lit » de l'Agence régionale de santé de la région d'Île-de-France. Le but recherché est de traiter simultanément les personnes, leurs effets personnels et les locaux, pour être le plus efficace possible. Ces dispositions permanentes et d'urgence mises en oeuvre visent à prévenir les risques de propagation de ces insectes parasites auquel les zones aéroportuaires et de transit sont particulièrement exposées.

NUMÉRIQUE

Bilan de l'expérimentation de dérogation au droit de retrait des décisions d'urbanisme autorisant ou ne s'opposant pas à l'implantation d'antennes-relais

6163. – 6 avril 2023. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de la transition numérique et des télécommunications**, sur le bilan de l'expérimentation de dérogation au droit de retrait des décisions d'urbanisme autorisant ou ne s'opposant pas à l'implantation d'antennes-relais. L'article 222 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique a créé, à titre expérimental, une dérogation au droit de l'autorité administrative de retirer ses décisions d'autorisation ou de non-opposition aux déclarations préalables et à la délivrance de permis de construire concernant l'établissement d'antennes-relais. Celle-ci s'appliquait jusqu'au 31 décembre 2022. Cette disposition adoptée avec d'autres mesures visait à faciliter le déploiement des antennes-relais et à réduire l'insécurité juridique liée aux décisions. L'article 222 de la loi ELAN prévoyait également qu'un bilan de cette expérimentation soit communiqué avant le 30 juin 2022. Elle lui demande de bien vouloir lui faire connaître le bilan de la dérogation et quelle décision il entend prendre : pérennité ou suspension. – **Question transmise à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargée du numérique.**

Réponse. – Depuis la fin de cette expérimentation, les services de l'Etat ont pu constater l'augmentation des cas de mauvaise utilisation de cette capacité de retrait et des contentieux qui en ont découlé, ce qui implique d'ores et déjà une réadaptation des processus des opérateurs qui attendent au minimum un mois de plus avant de lancer leurs travaux. Les résultats de l'expérimentation peuvent donc *a posteriori* être considérés comme étant satisfaisants. En l'absence d'une telle dérogation, les opérateurs ne peuvent se permettre de commencer les travaux d'installation des antennes de radiotéléphonie avant l'écoulement d'une période de trois mois après la décision de non-opposition ou l'octroi du permis de construire car, en cas de retrait d'une décision jugée tardivement illégale, le coût du démontage des infrastructures et de remise en état des terrains est trop élevé. Ce dispositif permet donc d'accélérer d'au minimum un mois le processus administratif. Le risque que présente le retrait par le maire de sa décision favorable d'autorisation d'urbanisme constitue une lourdeur administrative conséquente dans la poursuite des objectifs d'aménagement numérique du territoire. Au vu de ce constat, le Gouvernement a fait le choix de proposer, dans le cadre du projet de loi de simplification de la vie économique, la pérennisation de la solution testée entre 2018 et 2022.

PREMIER MINISTRE

Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement

10101. – 15 février 2024. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur le recours à l'externalisation des tâches du service d'information du Gouvernement (SIG). Selon le rapport S2023-1323 de la Cour des comptes, le SIG recourt largement à des prestations externalisées pour ses besoins propres ou pour ceux de la coordination interministérielle. Par exemple, en 2020, le SIG a fait appel au cabinet Eurogroupe pour un « audit organisationnel de la communication gouvernementale » pour un montant de 123 946 euros. Le rendu, une présentation de cinquante pages, formule des recommandations très vagues comme « mettre en place un dialogue bilatérale (sic) avec chaque DICOM » ou « mettre en place une gouvernance frugale, utile et durable pour l'écosystème communication » ou encore « structurer, mettre à jour et diffuser un reporting ciblé sur les enjeux prioritaires ». À noter que cette commande paraît redondante avec le rapport qui avait été remis au Premier ministre en janvier 2018 par les trois inspections générales interministérielles portant sur « la communication gouvernementale ». Toujours en 2020, le SIG a recouru aux services du cabinet Boston consulting group (BCG) pour un montant de 70 380 euros principalement afin de réaliser une comparaison internationale et de formuler la valorisation des gains attendus en « temps homme » grâce au système dans le cadre du montage d'un dossier de demande de financement au fonds de transformation de l'action publique (FTAP). Alors qu'une proposition de loi visant à encadrer l'intervention des cabinets de conseil privés dans les politiques publiques a été adoptée en première lecture par le Sénat et est actuellement examinée par le Parlement, l'externalisation quasi-complète, auprès d'un conseil privé, de la préparation d'une demande de financement interne à l'administration interroge, et ce d'autant plus que la direction interministérielle de la transformation publique (DITP) et la direction du budget ont la capacité d'apporter leur soutien technique aux services de l'État. Il lui demande donc de détailler l'analyse coût-avantage qui a précédé le recours à l'externalisation de ces tâches et pourquoi il n'est pas fait confiance aux services de l'administration, tout particulièrement dans le cadre des procédures internes.

Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement

11354. – 18 avril 2024. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le Premier ministre** les termes de sa question n° 10101 posée le 15/02/2024 sous le titre : "Recours aux cabinets de conseil par le service d'information du Gouvernement", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le SIG recourt à l'externalisation lorsqu'une mission ne peut être satisfaite en intégralité par la mobilisation de compétences ou ressources en son sein. Trois principaux cas de figure, listés par la circulaire n° 6329 « encadrement du recours par les administrations et les établissements publics de l'Etat aux prestations intellectuelles », peuvent ainsi être identifiés : Pour s'adjoindre les services de prestataires très spécialisés dans un domaine d'activité dans lequel l'administration ne dispose pas des compétences ou de ressources en son sein (soit parce que le service n'en dispose pas, soit parce que la disponibilité des équipes, au regard des autres tâches à effectuer, n'est pas suffisante). Pour sécuriser une mission et disposer d'expertises extérieures complémentaires aux compétences internes. Pour disposer d'une vision extérieure et objective sur la structure. Les deux prestations évoquées dans la question (audit organisationnel et benchmark international) relèvent respectivement des premier et troisième motifs qui conduisent le SIG à externaliser. S'agissant de l'audit organisationnel de la communication gouvernementale, celui-ci se distingue de la mission réalisée par les trois inspections par une granularité plus fine, d'une part, et par un contexte significativement différent, d'autre part, puisque l'audit EUROGROUP a été effectué dans une période post-COVID. Ainsi, les nombreux bouleversements survenus pendant la crise sanitaire ont constitué une opportunité de transformer la communication gouvernementale afin de favoriser l'harmonisation des pratiques et la montée en compétences, capitaliser sur la force de frappe que représente l'Etat, déployer massivement les messages clés et également pour faire de la transversalité un gage d'efficience. A ce titre, il a semblé impératif de s'assurer par le biais d'un tiers extérieur que le constat fait par le SIG était partagé par la sphère interministérielle et que la transformation, jugée nécessaire, était attendue et comprise de tous. S'agissant de la prestation commandée dans le cadre du dossier de financement au fonds de transformation de l'action publique (FTAP), le recours au cabinet a été rendu nécessaire par une analyse de données internationales visant à objectiver les économies en coût de fonctionnement et masse salariale de l'ensemble des administrations qui seront in fine touchées par le système de design. La balance gain / coût est ainsi jugée positive étant donné que le fonds de 3 millions d'euros octroyé au SIG sur la base de cette étude a permis de déployer le projet sur plus d'une centaine de sites de l'Etat, engendrant des économies pour l'ensemble de la sphère estimées à près de 6 millions d'euros.

Coût et évaluation des normes

11499. – 2 mai 2024. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur le coût des normes pour les finances publiques et la nécessité d'évaluer leur pertinence. Lors de la présentation du projet de loi de finances pour 2024, le ministre délégué chargé des comptes publics a déclaré que le Gouvernement travaillerait « à des économies », notamment en matière de « coûts des normes ». Le montant de ces dernières était, en effet, estimé à 2,5 milliards euros en 2022, alors qu'elles représentaient 791 millions d'euros en 2019, soit une hausse de 200 % en 4 ans. Le Sénat est souvent force de proposition en matière de réduction du volume de normes existantes. À titre d'exemple, il a déjà été proposé au Gouvernement de mettre en place une clause de caducité permettant de supprimer une norme en l'absence d'évaluation effective ou en cas d'évaluation négative. Il souhaite donc connaître les mesures concrètes que compte prendre le Gouvernement afin d'assurer la pertinence des normes existantes et d'en maîtriser le coût pour les finances publiques du pays.

Réponse. – Le Gouvernement a placé la simplification des normes au coeur de son action, pour alléger le poids des contraintes qui pèsent sur l'ensemble des acteurs sociaux : entreprises, collectivités, citoyens, dans tous les domaines de l'action publique. Chaque ministère a d'ores-et-déjà élaboré un plan d'actions en la matière, en identifiant dans son champ de compétences dix mesures de simplification qui seront mises en oeuvre sans délai. Pour ce qui concerne les normes applicables aux collectivités territoriales, un travail partenarial engagé entre le Gouvernement et le Sénat s'est traduit par la signature le 16 mars 2023 d'une charte de simplification comportant des objectifs communs. Un bilan positif de ces engagements a été présenté au Sénat à l'occasion du premier anniversaire de la charte le 4 avril dernier. Une partie des engagements pris en 2023 concernait les relations entre Gouvernement et le Conseil national d'évaluation des normes (CNEN). Ils ont tous été tenus, en particulier celui de réduire le nombre de saisines en urgence et en extrême urgence du CNEN par le Gouvernement, puisque ce nombre a été divisé par deux, passant de 26% des textes inscrits à l'ordre du jour en 2022 à 13% en 2023. Cet effort est bien évidemment maintenu en 2024. Au-delà de ces premières avancées, le Gouvernement estime qu'un inventaire des normes pesant sur les collectivités qui ne sont pas nécessaires doit être réalisé. La mission conduite à la demande du Gouvernement par le maire de Charleville-Mézières, M. Boris Ravignon, a formulé des propositions pour y parvenir. Elles sont examinées avec attention et se traduiront par des mesures concrètes. Des propositions de suppression de normes obsolètes sont également attendues du CNEN, dont l'apport dans l'évaluation des normes applicables aux collectivités n'est plus à démontrer. Plus largement, le Gouvernement envisage de mettre en place un vaste chantier de simplification et de « délégalisation », c'est-à-dire la sortie de certains sujets du domaine de la loi. C'est un travail considérable qui n'entre pas en contradiction avec les prérogatives du Parlement. Il doit permettre de résoudre des problèmes concrets que rencontrent nos concitoyens. Le Gouvernement a également sollicité, dans une lettre de mission du 20 mars 2024, le concours du Conseil d'Etat pour l'aider à identifier, en liaison avec les administrations concernées, des cas concrets de complexité normative appelant une simplification. Les travaux du groupe de travail constitué à cet effet viennent de débiter. Les entreprises, et particulièrement les PME et les TPE, ont également des attentes fortes en matière de simplification et d'allègement des contraintes administratives qui pèsent sur leur activité. Un projet de loi en cours d'examen par le Parlement apportera des réponses concrètes à de nombreuses difficultés du quotidien rencontrées par les entreprises. Ce projet a été élaboré à l'issue d'une grande consultation publique ouverte à l'ensemble des acteurs concernés. En outre, le Gouvernement a confié le 29 mai dernier une mission de simplification à six inspections ministérielles, dont le service de l'Inspection générale des finances, le Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies et le service de l'inspection générale de l'administration. Ces inspections sont chargées notamment de remettre dans un délai de six mois un rapport identifiant des procédures à simplifier ou à supprimer pour faciliter la vie des entreprises. Ce grand chantier de simplification doit également se traduire dans le processus d'élaboration de toute nouvelle norme, qui doit être concertée, étudiée, et parfaitement nécessaire avant d'être décidée. A cet égard, l'évaluation préalable des projets de normes doit exposer clairement la nécessité de la nouvelle norme ainsi que les options envisagées et non retenues, et mesurer le plus précisément possible ses impacts attendus. S'agissant des normes intéressant les collectivités, la concertation doit être conduite le plus en amont possible avec les élus locaux et leurs associations représentatives. Il convient de rappeler que le Gouvernement applique dans le champ du pouvoir réglementaire autonome le principe de la double compensation réglementaire, dite « deux pour un ». Ce dispositif vise à compenser les contraintes nouvelles créées par les décrets autonomes pris par le Gouvernement à l'égard des collectivités territoriales, des entreprises, des particuliers ou des services déconcentrés par des suppressions ou des allègements de contraintes déjà existantes. Depuis l'entrée en vigueur de ce dispositif, en septembre 2017, 71 décrets autonomes ont été identifiés comme entrant dans le champ de la double compensation réglementaire. Après examen, l'entrée en vigueur de 40 de ces

décrets a été conditionnée à la mise en place de 95 mesures de compensation (16 abrogations, 76 simplifications et 3 abandons). Le dispositif a produit une économie nette de 2,02 Meuros pour l'année 2023, pour un total cumulé de 71,1 Meuros depuis 2017.

SANTÉ ET PRÉVENTION

Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques

7911. – 20 juillet 2023. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la prévention** sur sa réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques. Dans sa réponse apportée le 22 juin 2023, il évoque trois traitements visant le myélome multiple, ce qui n'est pas l'objet de la question écrite. En effet, celle-ci porte sur un traitement à base de biotine (oizenday) visant les malades atteints de sclérose en plaques progressive, pour connaître son point de vue sur son abandon alors que certains malades et soignants estiment qu'il peut être utile pour atténuer les effets de cette maladie et leur redonner de l'autonomie, et plus largement les mesures que prend le Gouvernement pour répondre à la situation de ces personnes. Aussi, il souhaiterait avoir une réponse à sa question.

Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques

8597. – 5 octobre 2023. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le ministre de la santé et de la prévention** les termes de sa question n° 07911 posée le 20/07/2023 sous le titre : "Réponse à la question écrite n° 06430 sur la situation des patients atteints d'une forme progressive de sclérose en plaques", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – La spécialité Qizenday 100 mg, gélule (biotine) du laboratoire Medday a fait l'objet d'une Autorisation temporaire d'utilisation (ATU) de cohorte, délivrée par l'agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé, du 1^{er} juin 2016 au 13 mai 2020, dans le traitement de la sclérose en plaques- primaire progressive, caractérisée par une aggravation continue et irréversible du handicap dès le début de la maladie du 1^{er} juin 2016 au 13 mai 2020. Pendant cette période, le médicament a bénéficié d'une prise en charge par l'Assurance maladie assortie d'un suivi des patients traités. Cette ATU de cohorte a été renouvelée à plusieurs reprises sur la période pour permettre au laboratoire Medday d'obtenir une autorisation de mise sur le marché, qui est la condition posée pour qu'un médicament bénéficie d'une ATU de cohorte. Une demande d'Autorisation de mise sur le marché (AMM) européenne pour la spécialité dans l'indication considérée a été retirée le 14 juin 2017 par le laboratoire, suite aux réserves émises par le comité des médicaments à usage humain, placé auprès de l'agence européenne des médicaments en charge d'évaluer le rapport entre les bénéfices et les risques en vue de l'obtention d'une AMM, en raison notamment de l'insuffisance des données fournies visant à démontrer la sécurité et l'efficacité de la spécialité. Les résultats d'une seconde étude conduite par le laboratoire n'ont pas permis au laboratoire de déposer une nouvelle demande d'AMM ce qui a conduit à l'arrêt de l'ATU de cohorte. Dans ce contexte, le ministre chargé de la santé ne peut qu'inviter les patients à recourir à des traitements éprouvés dans la prise en charge de la sclérose en plaques progressive primaire, c'est-à-dire disposant d'une AMM reposant sur une efficacité et une sécurité démontrée.

Prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance

8317. – 7 septembre 2023. – **Mme Chantal Deseyne** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé et de la prévention** sur la prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance. Ce phénomène s'accélère depuis les années 2000 avec l'apparition de bactéries hautement résistantes émergentes (« BHRe »). La résistance aux antibiotiques cause plus de 5500 décès par an en France et 1,27 million décès par an dans le monde. A horizon 2050, l'OMS estime que la résistance aux anti-infectieux pourrait être responsable de plus de 10 millions de décès par an. En France, les infections nosocomiales sont en augmentation depuis 2017, alors même que leur proportion diminuait depuis 1996. La prévalence des patients infectés en 2022 a atteint 5,71% de façon générale et avoisine les 10% dans les centres hospitaliers universitaires. Il existe pourtant un certain nombre de leviers qui pourraient être mis en oeuvre, tels que le remboursement des tests PCR rapides qui identifient les résistances bactériennes, la mise en place d'un quota de lits dédiés dans les services pour les patients porteurs de bactéries ultra-résistantes afin de faciliter leur isolement et leur prise en charge. On pourrait également envisager d'avoir un objectif de 100% de

chambres individuelles pour les nouveaux bâtiments. D'autres mesures pourraient être mises en oeuvre pour protéger les personnes âgées dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad). Ainsi, le ratio de personnel par nombre de patients pourrait être augmenté afin de mieux appliquer les mesures de prévention du risque d'infections croisées, les capacités d'aération des bâtiments pourraient être améliorées et la formation du personnel renforcée, notamment en termes de prescription et de diagnostic. Elle souhaiterait donc savoir quelles suites le gouvernement envisage de donner à ces propositions permettant une meilleure prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention.**

Réponse. – En France, la prévention des infections nosocomiales et de l'antibiorésistance s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale de prévention des infections et de l'antibiorésistance 2022-2025, lancée en février 2022, et qui articule son travail autour de deux piliers : la prévention et le contrôle des infections d'une part, et le bon usage des antibiotiques de l'autre, pour les faire travailler de façon synergique. La prévention des infections nosocomiales s'intègre au pilier « prévention et contrôle des infections » de cette stratégie nationale et est notamment organisée autour de trois volets. Santé publique France (SpF) est chargée de la surveillance, la gestion et la prévention des Infections aux soins (IAS). Concernant le volet surveillance, SpF pilote 5 missions nationales, dont une est consacrée à la surveillance et à la prévention de la résistance aux antibiotiques en établissement de santé. Elle réalise également des enquêtes nationales de prévalence, en établissements de santé, pour mesurer, la prévalence des infections associées aux soins et celle des traitements anti-infectieux des patients hospitalisés, mais également en Etablissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) pour mesurer la prévalence de certaines infections et des traitements antibiotiques prescrits aux résidents. Concernant le volet signalement, SpF gère les signalements des infections associées aux soins déclarés par les établissements de santé, ainsi que ceux déclarés par les professionnels de santé en ville et en EHPAD. En parallèle, d'autres actions visant à diminuer la survenue des IAS sont d'ores et déjà mises en place dans les établissements de santé. Ainsi, les établissements disposant de chambres équipées d'un dispositif de traitement de l'air, peuvent isoler certains patients à haut risque d'infections aéroportées. Par ailleurs, tous les établissements de santé disposent de procédures pour limiter la contamination liée aux infections par transmission manuportée et appliquent les mesures nécessaires en cas de risque identifié. En ce qui concerne. En outre, des actions de formation et d'information des professionnels de santé sont mises en place sur tout le territoire. Chaque région dispose d'un centre de prévention des infections associées aux soins et d'équipes mobiles d'hygiène dont le rôle est d'informer, de conseiller et de former les professionnels de santé des trois secteurs (ville, établissements de santé et établissements médicaux-sociaux) sur les infections associées aux soins. Enfin, la mission nationale MATIS a développé et mis en ligne trois boîtes à outils dédiées aux professionnels de santé pour renforcer la formation sur la prévention des infections (hygiène des mains, péril fécal et hygiène respiratoire). La prévention des infections associées aux soins et de l'antibiorésistance est donc un enjeu de longue date en France, qui se poursuit toujours en 2024. La mobilisation de tous pour renforcer les mesures de prévention des infections ainsi que pour mieux utiliser les antibiotiques reste indispensable.

Mise en oeuvre de la réforme des autorisations et des tarifs de la dialyse

10118. – 15 février 2024. – **Mme Pascale Gruny** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur la mise en oeuvre de la réforme des autorisations et des tarifs de la dialyse. En effet, en 2020, des travaux autour de cette réforme avaient été lancés par la direction générale de l'offre de soins avec les parties prenantes afin de réviser le cadre réglementaire des autorisations de la dialyse. Ces travaux ont ensuite été arrêtés par la pandémie de Covid-19 et n'ont pas repris depuis. La France comptait 7,1 % de patients dialysés à domicile en 2020, selon l'agence de la biomédecine, deux fois moins que la moyenne des pays de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Une réforme globale, à la fois des autorisations de la dialyse et des tarifs, permettrait de construire un cadre réglementaire plus favorable au développement de la dialyse à domicile. En effet, le cadre légal ne répond plus aux enjeux actuels. La qualité de l'accès à la dialyse se dégrade, entraînant un danger pour la sécurité des patients. Les personnels soignants ne sont pas épargnés non plus, leurs conditions de travail se dégradant également. Par conséquent, elle lui demande à quel moment le Gouvernement entend relancer les travaux autour de la réforme des autorisations et des tarifs de la dialyse ainsi que la date de l'entrée en vigueur de cette réforme. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre du travail, de la santé et des solidarités, chargé de la santé et de la prévention.**

Réponse. – Des travaux techniques spécifiques à la dialyse ont été initiés dans le cadre général de la réforme, dès 2020, avec l'ensemble des parties prenantes (conseils nationaux des professionnels, fédérations des établissements de santé, Haute autorité de santé et Caisse nationale de l'assurance maladie ...). De nombreuses activités de soins ont fait l'objet d'une rénovation des dispositions réglementaires qui les encadrent à l'occasion de cette réforme, mais certaines activités n'ont effectivement pas encore pu être révisées, la crise sanitaire ayant conduit à un glissement de calendrier. Dans ce contexte, la réouverture des travaux est prévue en 2024 avec un objectif d'aboutissement des travaux à horizon 2025. Ces travaux prévoient de faire évoluer la réglementation pour simplifier la mise en oeuvre des modalités de dialyse autonome. En lien avec la Caisse nationale de l'assurance maladie, les échanges techniques déjà initiés sur la dialyse ont permis d'identifier des objectifs d'amélioration de la lisibilité de l'offre sur le territoire et d'une meilleure adéquation entre la modalité de dialyse choisie et les caractéristiques propres à chaque patient (état de santé physique et psychologique, conditions de vie, volonté du patient, sécurité des soins). A côté de ces travaux règlementaires, un travail visant à améliorer la qualité de la prise en charge des patients dialysés est en cours. Tout d'abord, la Haute autorité de santé (HAS) a actualisé en novembre 2023 le guide sur le parcours de soins de la Maladie rénale chronique (MRC), qui décrit les techniques d'auto-dialyse existantes ainsi que les étapes devant conduire au choix du mode de suppléance. Par ailleurs, les travaux de la HAS de juillet 2023 sur la possible introduction d'indicateurs de qualité et de sécurité en matière de dialyse à domicile et d'autodialyse ont permis d'établir des profils-types de patients et des facteurs de réussite pour ces types de suppléances. S'agissant du financement de cette activité, la mise en place entre 2015 et 2020 d'une politique de désincitation tarifaire (entre -3,5% et 10,5% selon les établissements et modes de prises en charge), accompagnée d'une revalorisation des tarifs de la dialyse péritonéale n'a pas permis d'infléchir la proportion de patients pris en charge en centres et Unités de dialyse médicalisée (UDM) contrairement à l'objectif poursuivi par cette politique. Une nouvelle réflexion sera engagée avec les acteurs de santé sur un nouveau modèle de financement en 2024, conformément à la loi de financement de la sécurité sociale pour 2024 qui prévoit la mise en oeuvre d'un financement forfaitaire déterminé en fonction des techniques utilisées et des caractéristiques des patients dont l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} janvier 2026. Cette évolution tarifaire vise à développer la prise en charge des patients dialysés hors centre et hors unité de dialyse médicalisée pour renforcer ainsi la dialyse à domicile. Le Gouvernement porte ainsi une attention particulière au développement des modalités de prise en charge autonomes et oriente ses travaux dans le but de les rendre accessibles à tous les patients pouvant en bénéficier.

2801

TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET COHÉSION DES TERRITOIRES

Rénovation thermique des bâtiments publics

2843. – 29 septembre 2022. – **Mme Dominique Estrosi Sassone** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la rénovation thermique des bâtiments publics. Alors que la Première ministre a annoncé le 28 août 2022 un fonds doté de 1,5 milliards d'euros destiné aux collectivités territoriales pour lutter contre le changement climatique, elle voudrait savoir comment ce fonds sera mis en oeuvre concrètement pour la rénovation thermique des bâtiments publics. En effet, au regard des 280 millions de mètres carrés construits appartenant aux collectivités territoriales, des différentes dates de construction des locaux et de la pluralité des usages, de très nombreux cas de figure existent et doivent être anticipés en menant un recensement précis afin d'allouer les moyens nécessaires aux élus locaux.

Réponse. – Le fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires a pour ambition d'accompagner les collectivités dans la mise en oeuvre de leurs projets de transition écologique. Doté de 2 Mds€, ce fonds est organisé en 3 axes et 13 mesures pour accompagner le déploiement d'actions territoriales afin de « renforcer la performance environnementale » (axe 1), « adapter les territoires au changement climatique » (axe 2) et « améliorer le cadre de vie » (axe 3). L'appui en ingénierie constitue un champ transversal d'intervention du fonds vert, permettant aux collectivités de s'appuyer sur un avis expert. La circulaire du 14 décembre 2022 transmise aux préfets rappelle sa vocation à accompagner la transition écologique dans les territoires. Le pilotage du fonds vert est déconcentré afin de répondre au mieux aux enjeux des territoires, en tenant compte des spécificités (littoral, montagne, exposition aux risques d'inondations, vents cycloniques ou incendies...). La fongibilité est par ailleurs applicable à toutes les mesures du fonds vert afin de répondre au mieux aux besoins des collectivités. Ce fonctionnement et la dotation inscrite en loi de finances pour 2023 doit permettre à un grand nombre de collectivités de bénéficier d'une subvention. Le nombre accru de dossiers de candidature à un subventionnement au titre du fonds vert témoigne de la volonté des collectivités à contribuer à l'effort collectif qu'exige la transition

énergétique et écologique. Pour répondre à ces sollicitations, les services instructeurs privilégieront les projets dont l'impact environnemental est le plus pertinent, en tenant compte des priorités exposées par mesure dans les cahiers d'accompagnement. La mesure de rénovation énergétique des bâtiments publics locaux est celle comptant le plus grand nombre de candidatures à un financement au titre du Fonds vert. Elle vise à diminuer significativement la consommation énergétique des bâtiments existants. Pour être éligible en métropole, un projet doit permettre une réduction des consommations d'énergie (en énergie finale) d'au moins 30% par rapport à la situation avant-projet, ainsi qu'une réduction significative des émissions de GES. Ces gains doivent être attestés par une étude thermique. La gestion déconcentrée du Fonds vert et la souplesse souhaitée dans son fonctionnement permettent d'accompagner un ensemble varié d'opérations, pouvant concerner divers types de bâtiments : scolaires, logements, bureaux, équipements sportifs... La multitude des travaux pouvant être financés participe à l'ambition d'accélération de transition écologique des territoires en encourageant au portage de projets ou en contribuant à leur mise en œuvre effective. Si les crédits ont été initialement fixés à hauteur de 2 milliards d'euros en 2023, le fonds vert est cumulable avec d'autres dispositifs afin de permettre aux collectivités de réaliser au mieux leurs projets. Un effet de levier est attendu dans le déploiement du fonds vert. Cet indicateur est fixé en 2023 à un ratio de 1/4, signifiant qu'un euro de subvention permet de subventionner un projet d'un montant total quatre fois supérieur (soit un taux de subvention de 25 %). Le fonds vert a donc vocation à encourager le portage de projets constitue un financement en complémentarité avec les autres dotations, y compris en matière de rénovation énergétique des bâtiments. Il est attendu que la totalité de l'enveloppe notifiée à ce stade soit engagée en 2023, conformément à l'ambition gouvernementale. Le financement se fera sur les années à venir pour couvrir la durée de réalisation des projets engagés en 2023. La pérennisation annoncée du fonds vert pour les années à venir permettra aux collectivités d'inscrire leurs projets dans la durée.

Certificat « qualité de l'air » pour les véhicules immatriculés à l'étranger

5535. – 2 mars 2023. – **M. Olivier Cadic** interroge **Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargée de l'écologie** sur l'impossibilité pour un certain nombre de Français résidant hors de France d'obtenir un certificat « qualité de l'air » pour leur véhicule lors de leurs venues en France. Ce certificat est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) mises en place par les collectivités territoriales, ou lors des périodes de pics de pollution atmosphérique donnant lieu à des restrictions de circulation fondées sur le certificat qualité de l'air. Pour obtenir la vignette « Crit'Air », l'automobiliste qui prévoit de venir en France avec sa voiture doit ainsi faire une demande sur un site dédié. Un onglet dédié aux « véhicules immatriculés à l'étranger » est proposé. On y apprend que le coût de la vignette est plus élevé que pour les véhicules immatriculés en France. Puis, il est demandé à l'utilisateur de sélectionner le pays d'immatriculation. Comme cela lui a été signalé par un conseiller des Français établis en Tunisie, tous les pays ne sont pas éligibles. La Tunisie, par exemple, n'est pas proposée. Un numéro vert en « 08 » est alors indiqué mais n'est pas accessible pour les usagers qui appellent depuis l'étranger. Contacté par ses soins, le support client a confirmé que les propriétaires de véhicules immatriculés dans des pays n'apparaissant pas sur la liste ne pouvaient simplement pas commander le certificat qualité de l'air. Celui-ci étant néanmoins obligatoire dans certaines agglomérations ou à certaines périodes, le défaut de vignette sera sanctionné d'une amende de 68 euros. Il lui demande de bien vouloir considérer la situation de ces Français établis hors de France qui sont susceptibles de recevoir une amende pour ne pas avoir respecté une obligation à laquelle l'administration ne leur permet pas de satisfaire. – **Question transmise à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.**

Réponse. – Les zones à faibles émissions (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. Elles ont pour vocation de protéger les populations et de préserver la santé des habitants en autorisant l'accès aux véhicules les moins polluants. D'après Santé Publique France, plus de 40 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique, et une part importante de cette pollution résulte du dioxyde d'azote et des particules fines générées par les transports. La mise en place des ZFE répond donc à une nécessité de protection de la santé publique. Si le site internet dédié prévoit la possibilité pour les résidents français d'acquiescer une vignette Crit'air, les résidents de certains pays sont également habilités à commander une telle vignette. En effet, au fur et à mesure de l'implantation de la mesure, l'imprimerie nationale a prévu la possibilité pour certains véhicules immatriculés à l'étranger de bénéficier de cette vignette, dont les pays autorisés sont prévus par la liste du site Crit'Air. Ainsi, depuis le début du dispositif, plus de 6,3 millions de vignettes ont été vendues dans 54 pays étrangers. Malheureusement, certains pays n'ont pu être intégrés à cette liste en raison des coûts et d'une procédure lourde. S'agissant du Maghreb, une étude de 2018 a souligné les nombreuses difficultés techniques ainsi que le faible nombre de demandes. De plus, aucun pays ayant un alphabet différent de celui latin n'est compris

dans cette liste, et le site certificat-air.gouv.fr ne reconnaît pas les plaques d'immatriculation composés de lettres issues de l'alphabet arabe ou cyrillique par exemple. Une nouvelle réflexion va être menée dans le but d'élargir la liste des pays proposés par le site Crit'Air.

Champ d'application de la réglementation relative aux nuisances sonores

6561. – 27 avril 2023. – **M. Dany Wattebled** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur le champ d'application de la réglementation relative aux nuisances sonores. À la suite de la parution du décret n° 2007-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et sons amplifiés, les lieux dits musicaux, en tant qu'activités bruyantes sont désormais régis par les articles R. 571-25 à R. 571-30 du code de l'environnement et par les articles R. 1336-1 à R. 1336-3 du code de la santé publique. Alors que la saison estivale va s'ouvrir avec sa myriade d'évènements initiée par des élus locaux, à l'instar des guinguettes, il lui demande quelles mesures sont mises en oeuvre pour accompagner les élus locaux à se conformer à cette réglementation, notamment la réalisation de l'étude d'impact sur les nuisances sonores. Au regard de l'apparente complexité de telles démarches, il lui demande également si le Gouvernement envisage d'ajuster ces mesures pour les évènements saisonniers.

Réponse. – Le décret n° 2007-1244 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés détermine les règles visant à protéger l'audition du public exposé à des sons amplifiés à des niveaux sonores élevés dans les lieux ouverts au public ou recevant du public, clos ou ouverts, ainsi que la santé des riverains de ces lieux. Les dispositions définies dans le code de la santé publique s'appliquent aux lieux diffusant des sons amplifiés à l'intérieur d'un local mais également en plein air, tels que les festivals et prévoit notamment les niveaux sonores à respecter au sein de ces lieux, ainsi que leurs modalités d'enregistrement et d'affichage. Il détermine les mesures de prévention des risques auditifs tels que l'information du public, la mise à disposition de protections auditives individuelles et la mise en place de dispositions permettant le repos auditif. Les modalités de mises en oeuvre de ce décret ont ensuite été précisées dans l'arrêté du 17 avril 2023 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés. En particulier, cet arrêté, dans son article 5, précise le contenu de l'étude de l'impact des nuisances sonores (EINS) prévue à l'article R. 571-27 du code de l'environnement qui concerne les lieux diffusant des sons amplifiés de façon habituelle et les festivals. Cette étude a pour objectifs de prévenir les nuisances sonores de nature à porter atteinte à la tranquillité ou à la santé du voisinage. La réalisation de cette EINS doit notamment permettre au responsable du lieu de s'assurer du respect des valeurs limites d'émergence définies dans le code de la santé publique en termes de bruit de voisinage. Elle contient ainsi : une description de l'activité, du lieu, de ses équipements et sonorisation et de ses autres équipements bruyants ; un croquis présentant la répartition des activités, les points d'émission sonore, les points de mesure, les zones accessibles au public, d'exposition du public, d'impact possible sur les riverains ; une analyse de l'environnement du lieu avec notamment la localisation des bâtiments riverains ; une analyse des impacts sonores prévisibles de l'activité envisagée, selon les différentes configurations envisagées, dans l'environnement du lieu, etc. Un guide d'accompagnement pour la mise en oeuvre de cette réglementation a été rédigé par le Centre d'Information sur le Bruit (CidB) et est disponible en ligne. Outre ces dispositions techniques relatives à l'élaboration de l'étude, les élus locaux pourront par ailleurs bénéficier des travaux en cours du Conseil national du bruit (CNB), dont la feuille de route 2023-2026 prévoit d'étudier comment renforcer la place de l'EINS dans les procédures d'autorisation d'installation d'équipements bruyants.

2803

Manque de main d'oeuvre spécialisée dans le nucléaire

7601. – 6 juillet 2023. – **M. Hugues Saury** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la situation préoccupante du manque de main d'oeuvre spécialisée dans le nucléaire. Le plan ambitieux visant la construction de six nouveaux réacteurs nucléaires à eau pressurisée (EPR) d'ici 2050 repose en partie sur la disponibilité de ressources humaines suffisantes. Le groupement des industriels français de l'énergie nucléaire (GIFEN) estime à 30 000 le nombre d'emplois supplémentaires requis dans ce secteur pour mener à bien la réalisation de ces nouvelles installations. En raison de la désaffection dont il a souffert ces dernières années et de l'annonce de la fermeture de réacteurs, l'attractivité du secteur nucléaire a considérablement diminué. La relance annoncée début 2022 a donc eu lieu dans un contexte où les effectifs étaient déjà en tension. Lors de son audition par le Sénat en mai 2020, le président de l'autorité de sûreté nucléaire (ASN), avait déjà attiré l'attention sur la « saturation des capacités de travail » auxquelles les ressources d'ingénierie étaient confrontées. Cette situation a entraîné des problèmes, notamment l'allongement des délais de construction du site de Flamanville ainsi que ceux de la maintenance de plusieurs réacteurs l'hiver dernier. Si les effectifs se

trouvent donc déjà limités, qu'en sera-t-il lors du futur chantier pharaonique que représente la construction de six EPR. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir clarifier la stratégie du Gouvernement en matière de recrutement et de formation des ingénieurs et techniciens indispensables à la réalisation de ce projet.

Réponse. – Dans son discours de Belfort de février 2022, le Président de la République a annoncé la relance de la filière nucléaire française à travers plusieurs axes : la poursuite d'exploitation des réacteurs existants, la construction de 6 nouveaux réacteurs de type EPR2, un effort de recherche inédit en faveur des petits réacteurs modulaires et innovants et le maintien et le renforcement d'une filière souveraine sur l'ensemble du cycle du combustible. Dans ce contexte, le Gouvernement se mobilise pleinement avec tous les acteurs concernés pour que l'ensemble des maillons de la chaîne nucléaire française soit au meilleur niveau pour délivrer cette relance. Cela passe notamment par la mise à niveau de filière nucléaire français pour qu'elle puisse attirer, former et recruter les plus de 100 000 personnes dont elle aura besoin au cours des 10 prochaines années. Conduite par le GIFEN et remise le 21 avril 2023 à la ministre de la Transition énergétique et au ministre délégué chargé de l'Industrie, l'étude Match procède à une analyse de l'adéquation entre la charge et les ressources de la filière sur les 10 prochaines années. Elle dresse, d'une part, les constats des besoins en compétences et la chronique des recrutements sur la période 2023-2032 et, d'autre part, souligne l'importance de la poursuite et de l'amplification des plans de performance dans un objectif d'excellence opérationnelle. Par ailleurs, réalisé par l'Université des métiers du nucléaire sur la demande de la ministre de la Transition énergétique, le plan d'action compétences de la filière nucléaire a été remis le 9 juin 2023 aux ministres de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, de la Transition énergétique et aux ministres délégués chargés de l'Enseignement et de la Formation professionnels et de l'Industrie. Il définit les actions concrètes à mener pour sécuriser les 100 000 recrutements, de CAP à BAC+5, que la filière devra opérer dans les dix prochaines années. Ces actions, organisées selon 7 leviers, visent à garantir, pour chacun des métiers en tension, l'adéquation entre besoins en compétences et offre de formation correspondante. Plusieurs seront effectives dès la rentrée de septembre 2023 comme l'ouverture de nouvelles formations, l'ouverture de « classes passerelles » pour favoriser l'inclusion de jeunes éloignés de l'emploi et flécher ceux qui se trouveraient en échec d'orientation professionnelle (notamment « Parcoursup »), la coloration nucléaire de formations existantes via le dispositif de « Passeport nucléaire » (ex : BTS CIRA), ou encore l'intégration d'une rubrique « offres de stage et d'alternance » au portail monavenirdanslenucleaire.fr afin de centraliser l'ensemble des offres de la filière et de faciliter les candidatures. D'autres actions, déjà en place, seront poursuivies dans la perspective d'une montée en puissance prochaine à l'instar du dispositif de bourses d'études nucléaires ou de nouvelles ouvertures de formation pour septembre 2024. Enfin, de s'assurer de la complétude de ces travaux, et conformément aux orientations du Conseil de politique nucléaire du 2 février 2023, un audit externe lancé par l'Etat vise à évaluer l'état de préparation de la filière nucléaire et rendra ses conclusions à la fin de l'été. Dans ce contexte, le Gouvernement soutient la filière nucléaire depuis plusieurs années par des actions concrètes, dans le cadre du plan de relance lancé en 2020 puis dans le cadre de France 2030. Le Gouvernement a ainsi financé à hauteur de 50 % l'engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) de la filière nucléaire réalisé de septembre 2021 à mai 2022, pour un montant total de 1,5 M€. Le plan de relance lancé en 2022 a par ailleurs permis la tenue de l'appel à projet "Renforcement des compétences de la filière nucléaire" comptant 32 projets lauréats, pour un montant total de 24,7 M€ de subventions accordées pour 60,5 M€ d'investissement, et l'introduction du dispositif des bourses du nucléaire. Il a également permis la création du Fonds France Nucléaire, pour accompagner les entreprises de la filière nucléaire dans : le développement de leur activité, leurs efforts de R&D et d'innovation, leur ambition de consolidation sur leur segment d'activité (croissance externe), le renforcement du capital humain et la facilitation de l'accès au capital des équipes de management, leur positionnement ou renforcement à l'international. Par la suite, en étant l'un des axes prioritaires du plan d'investissement France 2030, de nombreux projets de relocalisation ont été soutenus (CCFrance, TN Eagle, Relocalisation SETO etc.) et plus récemment le Gouvernement a annoncé 42 millions d'euros pour le premier lauréat consacré au nucléaire de l'Appel à manifestation d'intérêts « Compétence et métiers d'avenir » de France 2030 : le projet normand "Nouveau Nucléaire, Nouvelles Compétences" (3NC). Les dispositifs de soutien mis en oeuvre par le Gouvernement seront adaptés dans le prolongement de l'étude Match du Gifem et du plan d'actions compétence de l'Université des métiers du nucléaire

Renforcer les systèmes d'aide à l'installation de chauffage à bois

8829. – 26 octobre 2023. – **M. Rémy Pointereau** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur l'intérêt de maintenir et renforcer les systèmes d'aide à l'installation de chauffage à bois. Il est en effet indéniable que les chauffages au bois, notamment les poêles à bois, jouent un rôle

essentiel dans le mix énergétique, en contribuant à réduire l'impact environnemental de nos modes de chauffage. Ces systèmes de chauffage utilisent une ressource renouvelable, le bois, et émettent moins de gaz à effet de serre par rapport à d'autres sources d'énergie fossile. En plus de leur efficacité énergétique, les poêles à bois offrent d'autres avantages, tels que la réduction des coûts de chauffage pour les ménages, le soutien aux économies locales par la valorisation du bois et la promotion d'une approche plus durable de l'énergie. C'est pourquoi il souhaiterait connaître son plan d'action en ce qui concerne le maintien et le renforcement de ces aides (ex : MaPrimeRénov'), afin de soutenir la transition énergétique dans le domaine des chauffages au bois. Il lui demande comment son ministère compte-t-il continuer à agir en faveur de cette transition énergétique importante et quelles mesures ou politiques sont envisagées pour encourager l'installation et l'utilisation de chauffages au bois plus respectueux de l'environnement.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d'agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l'accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov', créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s'inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l'atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'ils sont installés en remplacement d'équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu'ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l'électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d'autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d'accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l'exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L'usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d'ampleur incluant l'installation d'appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov' accompagné. Par ailleurs, l'installation d'appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov', avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d'aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d'autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov' pourra continuer à soutenir l'installation d'appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu'au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov' par geste, quelle que soit l'étiquette de son logement, et de la suspension de l'exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu'au 31 décembre 2024.

Place du chauffage au bois dans le mix énergétique

8852. – 2 novembre 2023. – **M. Didier Mandelli** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la place du chauffage au bois dans le mix énergétique et la nécessité de maintenir les systèmes d'aide à l'installation. Le chauffage au bois est une source d'énergie renouvelable, locale et économique. L'usage du bois (ou des granulés) pour le chauffage domestique est une source d'énergie neutre en carbone. Première source d'énergie renouvelable utilisée en France, le bois doit fortement contribuer aux objectifs climatiques et énergétiques du pays avec, comme ambition, de porter à 9,5 millions le nombre de logements chauffés au bois d'ici à 2023 et à 10,2 à 11,3 millions en 2028, à consommation de bois constante. Mis en place à l'été 2021, le plan d'action « chauffage au bois » vise à réduire de 50 % entre 2020 et 2030 la pollution atmosphérique en favorisant l'utilisation d'équipements performants et de combustible de qualité. La possibilité évoquée par le Président de la République de conditionner le dispositif MaPrimeRénov' à l'existence d'un projet de

rénovation globale inquiète les acteurs de la filière qui attendent du Gouvernement une politique pro-active en faveur du chauffage bois. Aussi, il souhaite connaître la place qui sera réservée au chauffage au bois dans le projet de planification écologique ainsi que les mesures que compte prendre le Gouvernement pour soutenir la filière et atteindre les objectifs qui avaient été fixés en termes de nombre de logements chauffés au bois et de réduction de la pollution atmosphérique.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d’agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l’accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov’, créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s’inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l’atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu’ils sont installés en remplacement d’équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu’ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l’électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d’autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d’accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l’exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L’usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d’ampleur incluant l’installation d’appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov’ accompagné. Par ailleurs, l’installation d’appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov’, avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d’aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d’autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov’ pourra continuer à soutenir l’installation d’appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu’au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov’ par geste, quelle que soit l’étiquette de son logement, et de la suspension de l’exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu’au 31 décembre 2024.

Chauffage au bois dans le mix énergétique et système d’aide à l’installation

8913. – 2 novembre 2023. – **M. Jean-Claude Anglars** attire l’attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur le chauffage au bois dans le mix énergétique et le système d’aide à l’installation. Le chauffage au bois s’inscrit dans le mix énergétique car il est une alternative écologique, renouvelable et décarbonée aux énergies fossiles. En plus d’être une source d’énergie propre et locale, la biomasse offre en effet une alternative viable et économiquement avantageuse aux combustibles fossiles, tout en contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Dans le contexte actuel, le chauffage au bois domestique permet de plus d’atténuer significativement les pics d’appel de puissance électrique en hiver. Le chauffage au bois a donc une place importante dans le mix énergétique et la filière du chauffage au bois domestique (qui représente 21 000 emplois directs et 24 000 emplois indirects) concourt à la transition écologique, par exemple en assurant le remplacement des appareils vieillissants au profit d’appareils modernes limitant considérablement les émissions de particules, ou en installant de nouveaux appareils en substitution ou en complément de sources d’énergies non renouvelables. Le soutien à la filière et au chauffage au bois s’inscrit dans le dispositif MaPrimeRénov’ actuel, qui bénéficie aujourd’hui à près de 80 % des acheteurs de poêles. Toutefois, les récentes annonces du Président de la République concernant le projet de planification écologique donnent un signal négatif au soutien apporté par l’État. En effet, le conditionnement de l’aide attribuée à la réalisation d’un projet de rénovation globale mettrait à

mal l'atteinte des objectifs nationaux de transition écologique et de rénovation énergétique, mais aussi l'ensemble des installateurs de la filière. Il lui demande donc quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour soutenir la filière du chauffage au bois, au regard de son importance dans le mix énergétique, en faveur de la transition écologique.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d'agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l'accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov', créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s'inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l'atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'ils sont installés en remplacement d'équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu'ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l'électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d'autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d'accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l'exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L'usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d'ampleur incluant l'installation d'appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov' accompagné. Par ailleurs, l'installation d'appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov', avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d'aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d'autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov' pourra continuer à soutenir l'installation d'appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu'au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov' par geste, quelle que soit l'étiquette de son logement, et de la suspension de l'exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu'au 31 décembre 2024.

Maintien du dispositif MaPrimeRénov' pour le chauffage au bois domestique

9042. – 16 novembre 2023. – **Mme Vivette Lopez** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur l'évolution du dispositif MaPrimeRénov' pour le chauffage au bois domestique. Le bois représente en effet la source d'énergie renouvelable la plus accessible financièrement et la plus utilisée en France, 7, 2 millions de ménages possédant un équipement de chauffage au bois. Or, dans le cadre de la refonte du dispositif MaPrimeRénov', le Gouvernement prévoit de réduire drastiquement les aides pour le chauffage au bois domestique à partir de 2024. Cette mesure ne manque pas d'interroger alors que l'utilisation du bois permet une amélioration de la performance énergétique, mais également une réelle décarbonation de la chaleur des bâtiments. À ce titre, le chauffage au bois domestique joue donc un rôle important au sein de notre mix énergétique. Cette décision est d'autant plus surprenante qu'elle priverait une partie importante des ménages les plus modestes - et habitant souvent en milieu rural - d'un accès à la source de chauffage la plus compétitive. Par ailleurs, la filière chauffage au bois représente environ 21 000 emplois directs et 24 000 emplois indirects, pour 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires. Il apparaît donc important et nécessaire de maintenir, tant pour les consommateurs que les professionnels de la filière bois, le dispositif actuel. Aussi, elle souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement en la matière.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d’agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l’accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov’, créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s’inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l’atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu’ils sont installés en remplacement d’équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu’ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l’électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d’autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d’accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l’exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L’usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d’ampleur incluant l’installation d’appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov’accompagné. Par ailleurs, l’installation d’appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov’, avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d’aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d’autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov’pourra continuer à soutenir l’installation d’appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu’au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov’par geste, quelle que soit l’étiquette de son logement, et de la suspension de l’exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu’au 31 décembre 2024.

Soutien au chauffage au bois

9261. – 30 novembre 2023. – **M. Cédric Chevalier** souhaite appeler l’attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la place du chauffage au bois dans le mix énergétique et sur la nécessité de maintenir les systèmes d’aide à l’installation. En effet, le chauffage au bois est une alternative écologique, renouvelable et décarbonée aux énergies fossiles. En plus d’être une source d’énergie propre et locale, la biomasse offre en effet une alternative viable et économiquement avantageuse aux combustibles fossiles, tout en contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Enfin, son utilisation permet d’atténuer significativement les pics d’appel de puissance électrique et de soulager le réseau électrique fort sollicité par ailleurs. Dans le cadre de la transition écologique, la filière du chauffage au bois domestique a donc un rôle capital à jouer. Elle doit notamment assurer le remplacement des appareils vieillissants au profit d’appareils modernes limitant considérablement les émissions de particules, installer de nouveaux appareils en substitution ou en complément de sources d’énergies non renouvelables, ou encore consolider un réseau de plus de 1500 installateurs spécialistes et engagés. Pour cela, le « plan chauffage au bois domestique » du Gouvernement n’est pas suffisant. Aussi, la filière souhaite-t-elle la mise en place d’une communication proactive en faveur du chauffage au bois, mais aussi le maintien et la promotion du dispositif MaPrimeRénov’actuel, qui bénéficie aujourd’hui à près de 80 % des acheteurs de poêles. Le projet de conditionner l’aide attribuée à la réalisation d’un projet de rénovation globale leur paraît en revanche dangereux et risqué pour atteindre des objectifs nationaux. Aussi, et rappelant que la filière pèse plus d’1 milliard d’euro et représente 21 000 emplois directs et 24 000 emplois indirects, il lui demande, d’une part, de mettre en place des actions de soutien de la filière du chauffage au bois et, d’autre part, de ne pas restreindre les aides à la rénovation énergétique au 1^{er} janvier 2024.

Soutien au chauffage au bois

10980. – 28 mars 2024. – **M. Cédric Chevalier** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 09261 posée le 30/11/2023 sous le titre : "Soutien au chauffage au bois", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d'agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l'accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov', créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s'inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l'atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'ils sont installés en remplacement d'équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu'ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l'électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d'autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d'accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l'exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L'usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d'ampleur incluant l'installation d'appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov' accompagné. Par ailleurs, l'installation d'appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov', avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d'aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d'autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov' pourra continuer à soutenir l'installation d'appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu'au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov' par geste, quelle que soit l'étiquette de son logement, et de la suspension de l'exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu'au 31 décembre 2024.

Difficultés rencontrées par les petits magasins de lingerie face aux campagnes publicitaires de dé-vente

9906. – 1^{er} février 2024. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur les difficultés rencontrées par les petits magasins de lingerie face aux campagnes de dé-vente de l'agence de la transition écologique (Ademe). Les récents spots de l'Ademe mettant en avant la nécessité de réduire la consommation de vêtements et de favoriser une économie circulaire ont engendré des difficultés supplémentaires pour les commerçants indépendants de lingerie. Bien que la sensibilisation à la durabilité soit louable, ces messages peuvent laisser entrevoir une possible stigmatisation du commerce de proximité, dont font partie de nombreux magasins de lingerie. Les campagnes axées sur la dé-vente peuvent involontairement renforcer l'idée que tout achat est néfaste, mettant ainsi en péril les commerces qui ont déjà du mal à survivre dans un contexte économique difficile. Les commerçants indépendants de lingerie sont également confrontés à un défi majeur en raison de la concurrence croissante des grandes enseignes et du commerce en ligne. Les spots de l'Ademe risquent d'amplifier ce phénomène en incitant davantage les consommateurs à se tourner vers des alternatives se disant plus durables, souvent proposées par des géants du marché. Cela pourrait entraîner une baisse significative du chiffre d'affaires des petits commerces de lingerie, mettant en danger leur viabilité financière à long terme. En outre, la stigmatisation potentielle du commerce de proximité dans le secteur de la lingerie peut avoir des répercussions sociales, car ces commerces jouent souvent un rôle important dans le tissu

économique local, offrant un service personnalisé et créant des emplois au niveau communautaire. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre afin de trouver un équilibre entre la promotion de pratiques de consommation plus durables et la préservation des petits commerces.

Réponse. – L'ADEME a lancé le 14 novembre 2023, à l'occasion du Black Friday, une grande campagne de mobilisation sur la consommation responsable. Le spot publicitaire en fait partie, aux côtés d'autres spots axés sur des alternatives à l'achat neuf, comme la location, la réparation, le réemploi ou encore le reconditionnement. L'objectif de cette communication était de sensibiliser le grand public sur l'impact environnemental de notre consommation et d'apporter des solutions et des idées concrètes pour le réduire, en valorisant toutes les initiatives des entreprises qui vont dans ce sens. En effet, dans un contexte de transformation de la société et de l'économie vers un modèle circulaire, plus sobre et plus souverain, des indications concrètes et visibles doivent être mises à la disposition des consommateurs pour permettre de conjuguer au quotidien préoccupations écologiques et économiques. C'est dans cette optique que le Gouvernement a déployé ses dernières années les indices de réparabilité et de durabilité, qui permettent de noter les produits sur leur capacité à être réparés et à durer dans le temps, ou bien encore le bonus réparation, un dispositif qui permet au consommateur de réparer à moindre coût ses appareils du quotidien. Il ne s'agit pas d'opposer écologie et économie mais bien de sensibiliser les consommateurs à ces pratiques de consommation responsable. C'est également dans cette même optique que le Gouvernement soutient la proposition de loi visant à réduire l'impact environnemental du textile, qui cible les enseignes de l'ultra fast-fashion, qui martèlent des campagnes très incitatives voire agressives auprès des consommateurs. Cette proposition de loi a deux objectifs qui rejoignent l'engagement gouvernemental : promouvoir des pratiques de consommation plus durables et moins néfastes pour l'environnement, tout en préservant le tissu commercial de la France, a fortiori les petits commerces de proximité.

Garanties pour les territoires et ménages isolés de la ruralité invisible

9961. – 1^{er} février 2024. – **M. Jean-François Longeot** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** au sujet des garanties apportées aux territoires ruraux concernant l'installation de chaudières à gaz neuves. En effet, afin d'apporter une solution à chaque foyer, il convient de soutenir les équipements adaptés à de très nombreux logements ruraux. Ces derniers sont majoritairement des maisons individuelles dont les occupants sont propriétaires. Ils sont aussi en moyenne plus grands et plus anciens qu'en zone urbaine. Enfin, la disponibilité des énergies en milieu rural a ses caractéristiques propres : il est nécessaire de faire la distinction, dans les différentes politiques publiques, entre les bâtiments disposant ou non d'une solution de raccordement à des réseaux de chaleur ou de gaz naturel. Or, malgré l'annonce du Président de la République, de nombreux Français et entreprises issus des territoires ruraux ont le sentiment de ne pas être pris en compte par les politiques publiques. Ce sentiment s'illustre par exemple avec la première version de la stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC). Cette dernière s'appuie essentiellement sur le développement des différents réseaux urbains d'énergie (chaleur et froid, gaz naturel, électricité), sans mentionner les spécificités des zones qui n'ont pas accès à ces réseaux. Les ménages et acteurs économiques ruraux s'inquiètent également de la disparition des aides en faveur des chaudières à gaz. En milieu rural, une chaudière à gaz fonctionne tout aussi bien avec les gaz liquides que sont le propane et le biopropane sans changement d'équipement. En effet, leur caractère transportable et stockable en a fait naturellement l'énergie de la ruralité et des zones isolées. Rappelons qu'une chaudière à gaz très haute performance énergétique (THPE) permet de réduire la consommation d'énergie (et émissions de CO₂ associées) de 30 % par rapport à une chaudière à gaz classique. Cela n'est pas négligeable en particulier dans le budget d'un ménage rural dont le coût d'accès à l'énergie est 20 % plus élevé (hors inflation) que celui d'un ménage urbain. Par ailleurs, ces chaudières, majoritairement fabriquées en France, alimentées par du biopropane émettent 74gCO₂eq/Kwh PCI (selon la base carbone de l'agence de la transition écologique - Ademe), soit 14gCO₂eq/ KWh PCI de plus qu'un appareil de chauffage électrique. Un mécanisme d'aide basé sur la distinction entre les bâtiments raccordés ou non à un réseau d'énergie permet aux territoires isolés de bénéficier de solutions adaptées. Un tel dispositif a été largement adopté par les membres du conseil supérieur de l'énergie concernant la fiche certificat d'économie d'énergie « BAR-TH-174 ». Alors que les aides sont désormais massivement fléchées vers les pompes à chaleur, la suppression des mécanismes de soutien aux chaudières à gaz les plus performantes est, pour de nombreux ménages, un frein à l'entrée dans le parcours de rénovation de leur bâtiment. Il souhaite savoir comment la version définitive des différents textes de la SFEC ainsi que les aides financières relatives aux chaudières THPE (éco-PTZ, TVA à 5,5 %, Fiche certificat d'économie d'énergie « BAR-TH-106 ») vont prendre en compte les spécificités des zones rurales afin que chacun de nos concitoyens dispose d'une solution.

Réponse. – Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 et renforcer notre indépendance énergétique, le rythme de décarbonation des modes de chauffage doit être accéléré. En complément des efforts réalisés sur la dernière décennie, la France doit encore doubler le rythme de réduction d'ici 2027. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui dispose de solutions matures de décarbonation, devra contribuer à l'accélération de la décarbonation du pays, au même titre que les transports ou encore l'industrie. Les aides budgétaires de l'Etat, via le dispositif MaPrimeRénov', ont vocation à répondre progressivement à cet objectif. Depuis le 1^{er} janvier 2023, le forfait MaPrimeRénov' visant à financer l'installation d'une chaudière gaz très haute performance énergétique (THPE) a été supprimé. Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2024, les travaux de rénovation d'ampleur qui incluent l'installation d'un équipement de chauffage fonctionnant principalement aux énergies fossiles ne sont plus éligibles à l'aide « MaPrimeRénov' parcours accompagné ». Le dispositif MaPrimeRénov' incite ainsi à recourir aux solutions moins carbonées que le gaz et plus efficaces sur le plan énergétique. Ces solutions existent, y compris en zone rurale : il s'agit par exemple de recourir aux pompes à chaleur aérothermiques et géothermiques, aux PAC hybrides, aux systèmes solaires combinés ou encore aux chaudières biomasse. Les dispositifs de type pompes à chaleur, par exemple, permettent, en plus de recourir à une énergie électrique faiblement carbonée, d'utiliser un dispositif thermodynamique très efficace réduisant en conséquence les besoins énergétiques. Ils s'adaptent parfaitement aux bâtiments rénovés qui disposent d'enveloppes bien isolées. Dans les cas les plus complexes techniquement, les ménages ont toujours la possibilité d'installer des équipements de chauffage au gaz puisqu'ils ne sont pas interdits contrairement aux chauffages au fioul. Ils ne seront cependant progressivement plus subventionnés par le dispositif MaPrimeRénov', dans un souci de concentration des moyens financiers de l'Etat. Il est en effet préférable de subventionner uniquement les équipements les plus performants pour le climat et de ne pas créer une dépendance aux énergies fossiles importées dont les prix sont volatiles sur la durée de vie de la chaudière, soit 20 à 25 ans. Par ailleurs, pour faciliter la transition vers un mode de chauffage décarboné, MaPrimeRénov' encourage la réalisation de travaux sur la performance de l'isolation pour réduire ses factures énergétiques. L'aide MaPrimeRénov' peut ainsi être mobilisée par les ménages qui disposent d'une chaudière gaz que ce soit pour des gestes d'isolation, de changement de ventilation, ou encore le remplacement de fenêtres. Si les aides publiques et privées pour l'installation de mode de chauffage à énergie fossile sont progressivement supprimées, les aides à destination des ménages modestes et très modestes pour la réalisation de travaux de rénovation énergétique performants sont renforcées. Ainsi, en 2024, l'aide MaPrimeRénov' parcours accompagné atteint jusqu'à 63 000€ pour les ménages aux revenus très modestes, hors aides des collectivités locales. Les ménages bénéficiant de ces aides seront par ailleurs systématiquement accompagnés par un accompagnateur agréé par l'Anah dans le cadre du dispositif « Mon Accompagnateur Rénov' », destiné à résoudre les complexités techniques, administratives et financières du projet de rénovation. Concernant la pérennisation du taux de TVA à 5,5% pour aider à l'installation de chaudières gaz THPE, des travaux sont en cours pour procéder à l'actualisation et à la rationalisation du champ d'application du taux de TVA, pour le faire correspondre à l'évolution récente des autres dispositifs de soutien à la transition énergétique (MaPrimeRénov' et l'éco-PTZ). Enfin, s'agissant du biopropane que vous mentionnez, la réduction de notre consommation globale de gaz n'est pas incompatible avec un développement fort du biogaz, notamment dans le cas où les alternatives au gaz sont limitées. Il faudra par ailleurs tenir compte d'un gisement global de biomasse qui restera limité et fortement sollicité par ailleurs, y compris par l'industrie de la chimie ou pour décarboner des secteurs qui n'ont que peu d'alternatives comme l'aviation ou le maritime.

2811

Risques accrus d'inondation pour la commune de Palavas-les Flots

10030. – 8 février 2024. – **M. Jérémy Bacchi** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur les risques d'inondation concernant la station touristique et balnéaire de Palavas-les Flots. De 2000 à 2023, des phénomènes inconnus auparavant ont commencé à se manifester. En 12 ans, de janvier 2009 à janvier 2021, 380 ha ont été imperméabilisés sur le bassin du Lez et 363 ha sur celui de la Mosson (source : direction départementale des territoires et de la mer ou DDTM). L'eau descend de plus en plus vite et en plus grande quantité de l'amont en raison de l'urbanisation, des endiguements et du changement climatique. Les déversoirs déconcentrant les crues aboutissent de toute façon dans les étangs qui communiquent entre eux. L'érosion des berges du Lez s'accélère, provoquant des effondrements par endroits. La sécurité de deux lotissements et de deux entreprises est en jeu. Ce qu'il a été possible de faire en amont de la confluence de la Mosson pour protéger les berges doit être possible en aval. Au danger global impliquant l'urbanisation, la montée de la salinité, l'envasement qui progresse, la violence des crues et tempêtes marines, il n'est répondu que par des études partielles, ne prenant pas en compte le fait que tous les étangs communiquent entre eux et n'envisageant que des solutions individuelles. Avec l'association pour la survie des étangs, de la mer et protection contre les

risques d'inondation (ASPRI), association locale, il souhaiterait que cette station touristique qui reçoit plus de trois millions de touristes par an et qui possède un hôpital pour enfants soit l'objet d'une procédure d'utilité publique, comme cela existe pour le reste du bassin Lez-Mosson afin que les financements nécessaires à sa protection puissent être obtenus.

Réponse. – Afin d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leur compétence en matière de prévention des inondations, l'État porte un appel à projets, ouvert en continu, de programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI). Cet outil de contractualisation permet une gestion globale des inondations afin de réduire leurs conséquences dommageables. Il permet aux collectivités de structurer leurs démarches de prévention à l'échelle de bassins de risque cohérents en mobilisant l'ensemble des axes de la gestion des risques d'inondation. Le PAPI ouvre droit à un financement du fonds de prévention des risques naturels majeurs (fonds « Barnier »). Un financement complémentaire est mobilisable au titre du fonds vert. Trois PAPI ont été contractualisés avec l'État depuis 2007 sur ce territoire. Une étude de faisabilité pour la sécurisation des berges du Lez du Pont Vert aux 4 canaux Palavas les Flots était envisagée dans le deuxième PAPI Lez Mosson Etangs Palavasiens qui a fait suite au 1^{er} PAPI labellisé en 2007. A la demande de la « commission mixte inondation », commission nationale chargée de donner un avis préalable à la labellisation des programmes d'actions, elle a été remplacée par une étude d'évaluation plus globale de la vulnérabilité de l'habitat sur cette commune. Cette étude a conclu que les protections collectives prévues n'étaient pas efficaces et que, pour ces quartiers, les travaux de réduction de vulnérabilité individuels étaient la solution la plus pertinente. Elle a par ailleurs abordé la possibilité d'aménagements pour optimiser la gestion des étangs, dans l'objectif de dégager une capacité d'écrêtement des crues du Lez par ces étangs. L'étude a conclu à un effet très limité sur les hauteurs d'eau, du fait notamment des faibles volumes d'eau stockables par les étangs au regard de ceux générés par les crues. En conséquence, plutôt qu'une protection globale, le troisième PAPI des bassins Lez-Mosson, labellisé en 2022, a intégré le programme « Lez'Alabri » porté par l'établissement public territorial de bassin du Lez. Ce PAPI qui bénéficie de financements de l'État, prend en charge intégralement les diagnostics de vulnérabilité que souhaitent réaliser les particuliers sur leurs biens situés en zone inondable. Pour les habitations, les particuliers concernés peuvent aussi bénéficier de financements jusqu'à 80 % du coût des travaux identifiés par ces diagnostics.

2812

Baisse programmée des aides en faveur des systèmes de chauffage au bois

10179. – 15 février 2024. – **Mme Nadia Sollogoub** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la baisse programmée des aides en faveur des systèmes de chauffage au bois. En effet, dans le cadre du dispositif MaPrimeRénov', il est prévu une baisse drastique des aides pour le chauffage au bois à compter du 1^{er} avril 2024. Cette décision n'est absolument pas adaptée aux territoires les plus ruraux dont le mix énergétique territorial intègre le recours au bois dont l'usage d'une part est ancré culturellement, et d'autre part, permet à de nombreux foyers de supporter financièrement le coût du chauffage. Contrairement aux idées reçues, notamment pour le département de la Nièvre (où un quart de la population est en situation de précarité énergétique), le bois énergie valorise une biomasse connexe à l'exploitation du bois d'œuvre et ne met aucunement en péril la ressource. Par ailleurs, l'orientation des ménages vers les pompes à chaleur ne doit pas être une approche systématique en raison de la capacité des réseaux et du caractère très énergivore du bâti rural ancien. Si l'objectif de cette disposition est motivé par la recherche d'une décarbonation énergétique, il serait davantage pertinent d'aider plus fortement à l'acquisition d'équipements de chauffage au bois récents et plus performants en matière d'émissions. Face à cette réalité, elle demande si cette baisse programmée peut être différée, notamment pour adapter le dispositif MaPrimeRénov' aux territoires ruraux. Le recours au chauffage au bois comme élément structurant de l'économie locale et de l'autonomie énergétique des territoires doit être absolument pris en compte.

Réponse. – Pour atteindre nos objectifs ambitieux fixés en matière climatique, il est nécessaire d'agir dans tous les secteurs pour accélérer la baisse des émissions de gaz à effet de serre. A cet égard, le secteur des bâtiments, qui représente 18% des émissions en France, devra donc contribuer à l'accélération de la décarbonation du pays. MaPrimeRénov', créée par la loi de finances pour 2020 et principale aide à la rénovation énergétique des logements, s'inscrit en ce sens. Les appareils de chauffage fonctionnant à partir de biomasse solide (bois bûches, granulés, ...) contribuent à l'atteinte de nos objectifs énergétiques et climatiques nationaux. Ces équipements permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'ils sont installés en remplacement d'équipements à gaz ou fioul. Les systèmes de chauffage-bois contribuent par ailleurs à la maîtrise de la pointe électrique lorsqu'ils sont installés en appoint dans des logements chauffés à l'électricité. Le bois énergie permet par ailleurs de valoriser

les co-produits de la sylviculture et de la récolte liées à la production du bois, des filières de transformations du bois (produits connexes de scieries, ...) ainsi que des filières de recyclage des bois usagés ou rebuts de bois (grande distribution, industrie, ...), et donc le développement de la filière bois. La filière du bois-énergie présente toutefois d'autres enjeux à court et moyen-terme dont nous devons nécessairement tenir compte. La combustion du bois génère des émissions de particules fines, ce qui nécessite d'accélérer le remplacement des vieux appareils (ex. cheminées à foyer ouvert, inserts anciens, etc.) et de privilégier les installations les plus performantes. Par ailleurs, l'exploitation de la ressource en biomasse doit être durable et garantir la préservation du puits de carbone forestier. La ressource est ainsi limitée et le Gouvernement a lancé des travaux sur les usages de la biomasse dans le cadre de la planification écologique, afin de définir la priorité à donner aux différents usages de la biomasse et leur interdépendance. L'usage du bois dans le secteur résidentiel individuel devra ainsi être progressivement orienté en priorité vers les cas où de meilleures options ne sont pas disponibles. Les projets de rénovation d'ampleur incluant l'installation d'appareils de chauffage biomasse bénéficient de subventions dans le cadre du parcours MaPrimeRénov' accompagné. Par ailleurs, l'installation d'appareils de chauffage est encore éligible aux aides forfaitaires par geste (chaudières, appareils indépendants) MaPrimeRénov', avec néanmoins une baisse de -30% des barèmes d'aides depuis le 1^{er} avril 2024. En baissant les aides, le Gouvernement vise seulement à ne pas favoriser excessivement le chauffage au bois plutôt que d'autres technologies de chauffage renouvelable. Compte tenu de ses faibles coûts de fonctionnement, le chauffage au bois reste très compétitif sur le long terme. MaPrimeRénov' pourra continuer à soutenir l'installation d'appareils très performants de chauffage aux granulés ou au bois, qui permet de décarboner les bâtiments en remplaçant des équipements fioul ou gaz ou de réduire les émissions de particules fines en remplaçant des équipements bois anciens. Enfin, le gouvernement a décidé de la prolongation jusqu'au 31 décembre 2024 de la possibilité de bénéficier de MaPrimeRénov' par geste, quelle que soit l'étiquette de son logement, et de la suspension de l'exigence de diagnostic de performance énergétique (DPE) jusqu'au 31 décembre 2024.

Alerte du secteur du bâtiment sur la responsabilité élargie du producteur

10187. – 15 février 2024. – **Mme Laurence Muller-Bronn** interroge **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la mise en oeuvre de la responsabilité élargie du producteur (REP) dans le secteur du bâtiment. Afin de permettre aux entreprises d'absorber les coûts liés à la mise en place de la REP, il a été convenu que cette éco-contribution augmenterait progressivement. De même, le déploiement des plateformes dédiées à la récupération des déchets issus du secteur du bâtiment devra atteindre un objectif d'un point de collecte tous les 20 kilomètres en zone rurale et tous les 10 kilomètres en zone dense d'ici 2027. Or, les entreprises constatent une grande disparité entre le service proposé pour les inertes et les autres déchets. Alors que les contributions réclamées au titre de 2024 s'annoncent en forte hausse sans qu'aucun détail ne soit connu pour l'instant, le déploiement des points de collecte enregistre d'importants retards. Un certain nombre d'entre eux ne sont pas adaptés aux gros volumes, sont sous dimensionnés ou imposent des règlements d'utilisation inadaptés. Afin de ne pas impacter encore davantage un secteur confronté à une crise économique sans précédent, elle lui demande si un délai de 9 mois entre la publication des nouveaux barèmes de l'éco-contribution et leur mise en oeuvre peut être envisagé, afin de permettre aux entreprises d'en répercuter le coût sur leurs devis. Elle demande également quelles seront les mesures prises pour déployer plus rapidement des points de collecte opérationnels et adaptés aux besoins des entreprises et artisans.

Réponse. – La filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) de produits et matériaux de construction du bâtiment, créée par la loi anti-gaspillage de février 2020, est une filière comportant de très nombreux acteurs. La définition du cahier des charges de la filière, et l'agrément des 4 éco-organismes, qui à la fois, collectent les éco-contributions des entreprises metteurs en marché des produits et matériaux de construction, organisent la collecte et soutiennent les collectivités locales participant à la collecte de ces déchets pour les particuliers ou les professionnels, ont été pleinement effectifs au début de l'année 2023. Les éco-organismes ont défini dès septembre 2022 le montant des éco-contributions qu'ils appellent en tenant compte de la trajectoire de montée en puissance des soutiens à accorder aux nouvelles installations de collecte et de tri à mettre en oeuvre. Les points de collecte à développer et les actions à mener en 2024 nécessitent ainsi des moyens supplémentaires, et les éco-organismes n'ont d'autre choix que d'augmenter le montant de l'éco-contribution. Le cadre réglementaire relatif à ces éco-contributions a été modifié afin notamment de rétablir l'équité des contributions entre les produits de construction en bois issus de scieries qui sont principalement fabriqués en France et les produits de construction en bois préfabriqués qui sont souvent importés. Aussi, un premier arrêté a été publié le 20 février dernier afin de mettre sur un pied d'égalité les bois français et les bois d'importation grâce à l'introduction d'un taux d'abattement

applicable aux bois frais de sciage dont le taux d'humidité est supérieur à 20%. Il permet également une réduction des coûts supportés par la filière ; les éco-organismes estiment la réduction du montant des contributions financières perçues de l'ordre de 100 M€ pour l'année 2024. Un second arrêté viendra compléter ce dispositif afin que ces contributions financières reflètent la performance de collecte et de traitement de chaque matériau. Ces évolutions permettront de prendre pleinement en compte le bon taux de collecte et de traitement des matériaux bois. Cet arrêté fait l'objet d'une consultation du public depuis le 18 avril. Enfin, la Direction Générale de la Prévention des Risques a engagé une concertation avec l'ensemble des parties prenantes afin de faciliter le déploiement des points de reprise du bâtiment. Ce travail permettra de rationaliser le maillage de ces points de reprise des déchets, et donc d'en réduire les coûts, tout en supprimant toute zone blanche sans solution de reprise des déchets pour les artisans. La concertation avec les acteurs de la filière se poursuit donc afin d'étudier certains leviers de simplification, et donc de réduction des coûts, de cette filière REP.

Transfert de gestion des digues domaniales entre l'État et les intercommunalités

10193. – 15 février 2024. – **Mme Pauline Martin** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur les écueils que comporte le transfert de gestion des digues domaniales entre l'État et les intercommunalités. L'article 59 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM) prévoyait un dispositif transitoire d'une durée de dix ans. Depuis le 29 janvier 2024, la compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) est donc exercée au nom et pour le compte des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents. Afin d'assurer ce transfert de compétence dans de bonnes conditions, un décret (n° 2023-1074 du 21 novembre 2023), prévu par la loi MAPTAM en 2014 mais paru bien tardivement, ordonne la mise en place de missions d'appui technique visant à accompagner la prise de compétences par les intercommunalités. Ce dispositif semble bien insuffisant. Il s'avère que, dans leur très grande majorité, les digues nécessitent d'importants et coûteux travaux. Les EPCI doivent désormais les prendre en charge contrairement aux pratiques en vigueur qui entraînent un transfert une fois les travaux effectués ou a minima les fonds nécessaires à leur financement. Les élus n'ont eu de cesse d'alerter les services de l'État sur ce sujet avec pour seule réponse celle du « Fonds Barnier » à mobiliser, sachant que ce financement est trop conditionné et incertain. Face aux enjeux de protection des populations, il semble indispensable que des états de lieux précis et exhaustifs des digues domaniales soient communiqués aux EPCI, et que des conventions fixant le montant de la compensation liée aux investissements soit mises en place. Nous ne pouvons que constater, qu'une fois de plus, l'État se décharge de ses responsabilités à l'échelle locale sans donner les moyens indispensables à tout transfert. C'est pourquoi elle tient à l'alerter des enjeux considérables que représente la gestion des digues domaniales et elle demande que, dans un délai raisonnable, des mesures efficaces soient prises afin que soit honorées les conditions d'un transfert de compétences appropriées.

Réponse. – Face au constat que de nombreuses digues étaient sans réel gestionnaire identifié ou mal entretenues, ce qui a pu contribuer à des drames comme celui causé par la tempête Xynthia en 2010, la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) a été créée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 et confiée aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ou à leurs groupements. Cette compétence, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018, a été accompagnée de plusieurs outils à la main des collectivités « gémapiennes », notamment la mise à disposition des digues de droit public préexistantes et la possibilité de lever une taxe GEMAPI pour en assurer le financement. Dans le cas particulier des digues domaniales de l'État, qui représentent moins de 10 % des digues en France, la loi de 2014 a prévu une phase transitoire courant jusqu'au 28 janvier 2024, visant à permettre aux gémapiens de se préparer. Pendant cette phase, l'État a continué d'entretenir ces digues pour le compte des gémapiens. Le décret n° 2023-1074 du 21 novembre 2023 a confirmé les modalités de transfert prévues depuis 2014 pour l'application de la loi MAPTAM et a ouvert une facilité aux gémapiens qui le souhaitent, en permettant à l'État de continuer l'exécution des marchés publics (pour les engagements passés avant ou encore en cours au 28 janvier 2024) et d'en supporter intégralement la charge financière, allégeant d'autant la charge des collectivités. Cet engagement financier de l'État se poursuivra au delà du 28 janvier 2024 puisque les éventuels travaux complémentaires devant être réalisés sur les digues domaniales pourront bénéficier des subventions du fonds Barnier pouvant aller jusqu'à 80%. Par ailleurs, aucun niveau de protection n'est imposé aux collectivités qui décident librement de leurs stratégies de territoires, voire de ne pas reprendre des ouvrages qu'elles désaffectent de la mission de prévention des inondations. Après de nombreux échanges entre les services de l'État et les gémapiens concernés, ces derniers ont pu signer les conventions actant du transfert de la gestion des anciennes digues domaniales, conformément à la loi MAPTAM,

quand ils souhaitaient intégrer ces ouvrages dans des systèmes d'endiguement. Dans tous les cas, lorsque les gémapiens ont estimé utile pour ces ouvrages de réaliser des travaux complémentaires à ceux réalisés par l'État, quand celui-ci était gestionnaire, les conventions précitées ont prévu un soutien financier de l'État (décret n° 2023-1075 du 21 novembre 2023 relatif au soutien du fonds de prévention des risques naturels majeurs aux travaux de mise en conformité des digues domaniales transférées). Enfin, quelques ouvrages ne seront pas transférés après que les gémapiens concernés ont pu décider, à l'occasion des échanges préliminaires avec les services de l'État, du faible intérêt de ces ouvrages pour atteindre leurs objectifs de prévention des inondations.

TRANSPORTS

Ordonnance écotaxe

2886. – 29 septembre 2022. – **M. Olivier Jacquin** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** de lui préciser à quelle échéance le Gouvernement compte-t-il publier et ratifier l'ordonnance mentionnée à l'article 137 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, en ce qu'elle contraint les conseils régionaux à délibérer à l'aveugle sur les transferts de routes nationales et autoroutes non concédées dont elles souhaiteraient expérimenter le transfert, tel que prévu par les articles 38 et 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale. Sans connaître les modalités de calcul et d'application de la contribution qu'elles seraient en capacité de mettre en place, l'équilibre financier de l'opération est particulièrement difficile à déterminer. Il y a donc urgence à ce que cette ordonnance soit publiée et ratifiée, après concertation sur son contenu avec les acteurs concernés.

Réponse. – L'ordonnance n° 2023-661 du 26 juillet 2023 prise en application des dispositions de l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de l'article 128 de la loi du 30 décembre 2021 de finances pour 2022 a été publiée le 27 juillet 2023. Le projet de loi de ratification de cette ordonnance a été déposé au bureau de l'assemblée nationale le 20 septembre 2023. L'élaboration de cette ordonnance s'est appuyée sur une coopération entre l'État, la collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est. Il convient de préciser que cette Région est la seule ayant manifesté un intérêt pour la mise en place d'une contribution spécifique sur le transport de marchandises, comme le permet la combinaison de l'article 40 de la loi de décentralisation du 21 février 2022 n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale et de l'article 137 de la loi « Climat et résilience » susmentionnée. Les dispositions de niveau législatif, complétées par les textes d'application de niveau réglementaire qui ont été publiées depuis, sont donc pleinement opérationnelles.

Affichage des trains express régionaux dans l'application SNCF Connect

3632. – 3 novembre 2022. – **Mme Céline Brulin** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les difficultés pour acheter des billets de train express régional (TER) sur l'application de réservation SNCF Connect. En effet, il semblerait que certains trajets en TER ne soient pas disponibles sur l'application SNCF Connect mise en place ce début d'année 2022. Même la direction de la SNCF l'a concédé, indiquant dans ses réponses aux sollicitations des usagers sur ce sujet que « notre site ne vend pas tous les trajets TER. » Or l'application SNCF Connect est présentée selon la communication officielle de la SNCF comme « le service tout-en-un des mobilités qui permet de trouver, réserver et gérer ses petits et ses grands trajets », insistant sur les possibilités offertes aux internautes pour planifier « tous les trajets de courte et longue distance, du premier au dernier kilomètre ». L'association des régions de France dénoncent les conditions de la distribution des titres de transports via SNCF Connect, qui sont loin d'être les plus efficaces : certaines correspondances ou offres TER ne s'affichant pas, parfois au profit des seules offres TGV. Si la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite LOM a contraint les régions à développer leur propre système de réservation, il n'en demeure pas moins que la SNCF doit, elle aussi, respecter ses missions prévues par la loi en tant que distributeur tiers de l'offre d'une autorité de mobilités. C'est pourquoi elle lui demande s'il entend intervenir auprès de la SNCF pour améliorer cette situation et le cas échéant de lui préciser par quels moyens.

Réponse. – Lancé en janvier 2022 en remplacement de OUI.sncf, SNCF Connect est à la fois une agence de voyage, une plateforme de distribution de billets ferroviaires et un calculateur d'itinéraire regroupant l'ensemble des offres ferroviaires en France, dont les services du transport express régional (TER). A ce titre, la SNCF indique que l'application propose désormais tous les trajets TER à la vente quelle que soit l'origine ou la destination en France. En revanche, certaines cartes de réduction ou tarifs particuliers peuvent ne pas être proposées par SNCF Connect, à la demande de certaines régions, qui sont les autorités organisatrices du TER en France. Elles peuvent réserver l'application de certaines offres tarifaires avantageuses à d'autres moyens de réservation.

Inadaptation du projet de contournement autoroutier de Rouen avec les engagements environnementaux de la France

4386. – 15 décembre 2022. – **M. Thomas Dossus** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, à propos du projet de contournement autoroutier de Rouen A133 - A134. Ce projet datant de 2005 - dont les prémisses remontent à 1972 - permettrait, selon ses défenseurs, de détourner le trafic du cœur de l'agglomération, de décongestionner l'agglomération et de participer à l'apaisement de celle-ci. Cette autoroute ferait 41,5 km comprenant 8 viaducs, pour un coût de 886 millions d'euros. À de nombreux égards, ce projet semble anachronique et en complète incohérence avec divers engagements du Gouvernement et réalités scientifiques reconnues. Alors que la stratégie nationale bas carbone (SNBC) impose « moins 81 % d'émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 », l'infrastructure entraînerait à elle seule 50 000 tonnes de CO₂ en plus, sans prendre en compte les émissions liés à l'étalement urbain induit, selon l'autorité environnementale. Aujourd'hui le secteur des transports est le seul où les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. Alors que le Gouvernement s'engage sur le zéro artificialisation nette afin de préserver terres agricoles, forêts et espaces de biodiversités, le projet prévoit, pour la simple infrastructure, 540 hectares d'artificialisation. Des centaines d'autres suivront via des zones d'aménagement concerté (ZAC) ou la périurbanisation. Alors que la France a connu un été caniculaire et une sécheresse inédite, et que cette tendance va s'amplifier dans les années à venir, le projet présente de vrais risques sur l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération. L'agence de l'eau dès 2005, puis le bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), et encore l'étude réalisée par la métropole de Rouen, démontrent l'extrême fragilité des ressources et les risques forts de pollution en ces terres karstiques, très perméables. Le projet, en période de crise, entraînerait un vrai risque de rupture d'approvisionnement. Le coût de cet ouvrage va encore plus assécher les finances des collectivités et de l'État, déjà rendues exsangues par l'inflation et la crise énergétique. D'ailleurs ces derniers temps, au vu de l'ineptie du projet, la métropole, la ville de Rouen et l'agglomération Seine-Eure se sont retirées du projet, suivant le département de l'Eure. Ces collectivités ont compris que ce n'est pas en construisant de nouvelles autoroutes que seront réglées les problématiques de congestion et d'apaisement des agglomérations, objectifs premiers des défenseurs du projet. Comme le montrent de nombreuses études, en France et ailleurs : l'infrastructure induit l'usage. Plus des autoroutes sont construites, plus il y aura de voitures et camions sur celles-ci. A contrario, plus il existe des alternatives vertueuses, tels le train, les mobilités douces, le covoiturage et l'autopartage par exemple, plus celles-ci seront sollicitées. Enfin, ne pas construire ce type d'infrastructures, c'est s'inscrire dans ce mouvement de prise de conscience. De nombreux dossiers aussi conflictuels et d'envergures tels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, Europa City, le terminal T4 de Roissy, ou concernant les projets autoroutiers, ceux de l'A45 St-Etienne - Lyon et du contournement ouest de Lyon, ont été annulés. Ainsi, il souhaiterait savoir si et quand le Gouvernement entend renoncer à ce projet de contournement-est de Rouen, et ainsi agir de façon cohérente avec ses engagements pris sur l'artificialisation des terres, la préservation de l'eau, la baisse des émissions de gaz à effet de serre, ou encore le travail constructif avec les collectivités locales.

Réponse. – Le projet de contournement Est de Rouen (CER) vise à relier l'autoroute A28 au nord (près d'Isneauville) à l'A13 et l'A154 (près d'Incarville), ainsi qu'à la RD18E. Déclaré d'utilité publique à la fin de l'année 2017, il fait l'objet d'un appel d'offres de mise en concession en vue de sa construction et de son exploitation, engagé en janvier 2022. Cette procédure a été provisoirement suspendue dans l'attente de la conclusion de la revue des projets autoroutiers annoncée par l'ancien Gouvernement. Face aux oppositions rencontrées localement par ce projet, le ministre délégué aux transports a décidé, depuis sa prise de fonctions, d'entendre à nouveau toutes les parties, en particulier le président du conseil régional de Normandie, le président du conseil départemental de la Seine-Maritime et le maire de Rouen, également président de la métropole Rouen Normandie. Une décision sur les suites à donner à la procédure est attendue dans les prochaines semaines.

Inégalité du financement des transports publics

4540. – 22 décembre 2022. – **Mme Sylvie Goy-Chavent** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les 200 millions d'euros versés à Ile-de-France mobilité pour protéger les usagers de la région parisienne d'une trop forte augmentation de leur abonnements de transport. Si cette annonce est une bonne chose pour la région Ile-de-France, pourquoi les usagers des autres régions françaises devraient-ils être soumis à une double peine : payer des impôts et des taxes pour faire baisser le tarif de l'abonnement en Ile-de-France et payer leurs propres abonnements en très forte hausse sans l'aide de l'État ? En effet, face à la hausse des prix du tarif de l'électricité, la SNCF demande aux autres régions françaises d'augmenter leurs contributions de plusieurs centaines de millions d'euros, sans pour autant améliorer la qualité du service parfois très médiocre. Au final, d'une manière ou d'une autre, ce sont les usagers qui financent ces contributions supplémentaires en payant leurs abonnements plus cher. Paris n'est pas la France et le Gouvernement doit traiter équitablement tous les Français. En France, les personnes dans la même situation doivent être traitées de manière identique. Elle lui demande donc ce qu'il compte faire en urgence dans l'intérêt de tous les Français.

Réponse. – La loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 a prévu un soutien financier exceptionnel, sous forme de subventions pour un total de 300 M€, compte tenu du contexte marqué par les conséquences de la crise sanitaire et aux difficultés de financement, notamment alimentées par la hausse des prix de l'énergie, d'un certain nombre d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les subventions prévues sont de 200 M€ pour Île-de-France Mobilités et de 100 M€ pour les AOM en région (hors Île-de-France), particulièrement touchées par la crise sanitaire ou éprouvant des difficultés à maintenir l'offre de transport en commun. Parmi ces dernières, le dispositif vise aussi les régions agissant en tant qu'autorités organisatrices de mobilités locales et ayant créé des services réguliers de transport public sur le ressort territorial des communautés de communes pour lesquelles elles sont compétentes. Le dispositif mentionné ne concerne donc pas la seule région Île-de-France. Cependant, le trafic des transports collectifs urbains est trois fois plus important en Île-de-France que sur le reste du territoire : 34 millions de voyageurs.km en Ile-de-France contre 11 millions de voyageurs.km pour le reste du territoire national, en 2019. Cette répartition de l'enveloppe initiale conduit donc à une aide, rapportée à l'unité d'œuvre qu'est le voyageur transporté par kilomètre, de 5,9 € pour l'Ile-de-France et de 9,1 € en moyenne pour les autres régions. Il convient par ailleurs de noter qu'en matière de tarification de l'usage du réseau ferroviaire national, l'Etat prend en charge pour le compte des régions la redevance d'accès des services conventionnés ferroviaires de voyageurs. Pour les services de transport express régional, cela représente en 2023 un montant de près de 2 Md€. En revanche, pour les trains Transilien en Île-de-France, cette redevance est acquittée directement par Île-de-France-Mobilités. L'Etat apporte donc un soutien aux services de transport d'intérêt régional pour tous les Français.

Soutien aux transporteurs routiers

4937. – 26 janvier 2023. – **M. Hugues Saury** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** sur les difficultés que connaissent les transporteurs routiers face à la hausse des prix du gazole. La situation économique du secteur se dégrade et le premier semestre 2023 s'annonce particulièrement difficile. Alors que le dernier indice du gazole professionnel affiche une hausse de 36 % en un an, il devrait se maintenir à un niveau élevé au cours du premier trimestre 2023. À cela, s'ajoutent une baisse des volumes constatée depuis septembre 2022, une forte inflation sur les postes d'exploitation et une hausse moyenne des péages autoroutiers de 4,75 % au 1^{er} février 2023. Cette conjoncture économique renforce les inquiétudes des entreprises quant à leur capacité à atteindre les objectifs de verdissement de leurs flottes d'ici à 2040. Malgré les demandes exprimées à plusieurs reprises par les transporteurs routiers et les efforts entrepris pour amortir les conséquences de ces fluctuations économiques sur les salaires, les aides ciblées versées en 2022 n'ont pas été prolongées. En effet, si un dispositif ciblé a été instauré pour les particuliers, les professionnels sont aujourd'hui sans perspective alors qu'un soutien conjoncturel permettrait de sauvegarder la compétitivité du pavillon français. Dès lors, il souhaite connaître les pistes envisagées par le Gouvernement pour soutenir ce secteur en proie à de lourdes difficultés. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Afin d'aider les entreprises de transport à faire face à l'augmentation brutale et imprévisible des prix des produits énergétiques et leur permettre de poursuivre leur activité à la suite de la crise ukrainienne, le Gouvernement a décidé en 2022, dans le cadre du plan de résilience économique et sociale, de soutenir le secteur

par la mise en place de plusieurs mesures rapides et concrètes. Outre les aides forfaitaires aux véhicules (1300€ pour un tracteur, 750€ pour un porteur de PTAC (poids total autorisé en charge) de 26 tonnes ou plus, etc.) pour un montant de 400 M€ au total, qui constituent un effort considérable pour le budget de l'État après ceux engagés dans le cadre de la crise sanitaire, les transporteurs ont bénéficié de l'aide à l'achat de carburant à la pompe, qui a été étendue aux cuves professionnelles. Un mécanisme spécifique a par ailleurs permis aux transporteurs de garder le bénéfice de cette aide. Selon ce dispositif, l'aide n'était en effet pas intégrée dans les modalités de répercussion des variations du coût du carburant sur les prix du transport prévues aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports. Cette mesure initialement instaurée d'avril à août 2022 a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2022. Pour les entreprises qui le souhaitaient, un remboursement accéléré de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) professionnelle a été opéré selon un rythme mensuel au lieu de trimestriel. Il convient de rappeler que l'ensemble de ces mesures ont été prises pour accompagner les entreprises de transport routier dans un contexte de variations brutales et fortes des coûts du carburant que le mécanisme existant d'indexation permettait difficilement de traduire en termes de trésorerie et d'impacts sur les prix. Le Gouvernement a par ailleurs facilité cette indexation, en élargissant le mécanisme à l'ensemble des produits énergétiques de propulsion dans la loi « Pouvoir d'achat » de l'été 2022. En outre, la publication dorénavant anticipée en fin de mois de l'indice CNR gazole permet de prendre en compte dans les facturations, sans délai, les variations des coûts de carburant dans le cadre du dispositif d'indexation. Cette mesure permet de soutenir les trésoreries des entreprises. Enfin, en 2022, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes a renforcé les contrôles de la bonne application des dispositions en matière d'indexation qui sont d'ordre public afin que le rapport de force soit mieux équilibré entre les donneurs d'ordre et les transporteurs. Si les prix restent encore relativement élevés aujourd'hui, l'ensemble des acteurs doivent intégrer dans leur schéma économique une hausse durable des composantes du coût du transport routier. Le Gouvernement demeure dans ce cadre très attentif à l'évolution de la situation du secteur. Dans le contexte économique actuel, il assure un suivi régulier de la situation de la profession en relation étroite avec les organisations professionnelles, pour prendre, en tant que de besoin, des mesures appropriées. Enfin, face au défi structurel que constitue la transition écologique du transport et son impact sur les entreprises, le soutien au secteur par des mécanismes d'accompagnement à la décarbonation du parc établis en concertation avec la profession doit orienter prioritairement l'action publique. Pour prolonger la dynamique engagée par l'Appel à projets « Ecosystèmes véhicules lourds » lancé en 2022, le Gouvernement a lancé un nouvel appel à projets en 2023 pour soutenir l'acquisition de camions et cars électriques et l'installation de bornes de recharge adaptées à leur usage, à hauteur de 60 millions d'euros. Les modalités de reconduction d'un dispositif d'aide en 2024, à hauteur de 130 M€, sont en train d'être précisées en vue d'annonces prochaines. Le Gouvernement s'engage par ailleurs dans le cadre de France 2030 pour soutenir financièrement l'innovation et l'industrialisation dans le secteur de la mobilité lourde, au service du développement d'une offre française compétitive. Les projets permettant la production de poids lourds électriques étaient ainsi éligibles à l'appel à projets « Soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants ». Enfin, le Gouvernement soutient le déploiement de bornes électriques haute puissance pour les poids lourds à travers un appel à projets France 2030 dédié aux bornes de recharge.

Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est

5158. – 9 février 2023. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'incident intervenu le 24 janvier 2023 qui a interrompu presque tout l'ensemble du trafic gare de l'Est pendant la journée du 24 janvier. Une importante panne électrique a conduit à l'interruption d'une très grande partie de l'ensemble du trafic des trains gare de l'Est le 24 janvier. Plusieurs jours ont été nécessaires pour que le trafic revienne à la normale. D'après les premiers éléments communiqués, la cause serait un incendie volontaire sur des câbles électriques d'un poste d'aiguillage en Seine-et-Marne. Il semble que cet acte n'a pu être commis que par des personnes, ou avec la complicité de personnes, ayant une bonne connaissance du réseau. Cet acte de malveillance intervient dans une période marquée par un mouvement social de grande ampleur, sans toutefois, selon les éléments communiqués, qu'un lien puisse être fait entre ces deux éléments. Une enquête a été diligentée. Ces faits qui méritent d'être gravement sanctionnés, si l'intention malveillante est confirmée, interrogent sur les motivations de cet acte et, plus largement, sur la sécurisation et la protection du réseau ferroviaire qui semble particulièrement vulnérable. Aussi, il souhaiterait connaître, le cas échéant, les conclusions de l'enquête, et notamment les motivations des auteurs de cet acte, et les sanctions prises, ainsi que les mesures qu'il compte prendre pour mieux sécuriser le réseau.

Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est

6355. – 13 avril 2023. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** les termes de sa question n° 05158 posée le 09/02/2023 sous le titre : "Incident du 24 janvier 2023 à la gare de l'Est", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – La garantie de l'intégrité des réseaux de transports est un enjeu primordial pour permettre aux usagers de privilégier le recours aux transports collectifs. L'importance de la prévention des actes de sabotage sur les infrastructures de transport a de nouveau été rappelée par l'incendie volontaire d'installations de signalisation et d'aiguillage à Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) qui a endommagé le 24 janvier 2023 environ 600 câbles électriques et très lourdement entravé la circulation des trains dans le secteur de la gare de l'Est à Paris. À la suite de la plainte déposée par la SNCF, le parquet de Meaux a ouvert une enquête pour dégradation volontaire et mise en danger de la vie d'autrui. Sans attendre l'aboutissement cette procédure et de manière plus générale, le Gouvernement a décidé de renforcer les moyens affectés à la prévention des actes de malveillance. Le ministre chargé des transports a ainsi annoncé le 22 février dernier que cinq millions d'euros seraient alloués à la sécurisation du réseau ferré sur les sites sensibles d'ici les jeux olympiques et paralympiques de 2024. Cet effort financier est ainsi venu compléter les moyens déjà engagés par la SNCF pour sécuriser le réseau, permettant de sécuriser au total près de 130 sites stratégiques. Ces crédits sont mobilisés pour renforcer les clôtures, alarmes, détecteurs de personnes, ou moyens de vidéosurveillance. Enfin, s'agissant du renforcement des procédures de prévention, le décret n° 2022-770 du 2 mai 2022 portant modification de l'article R. 114-7 du code de la sécurité intérieure a étendu le périmètre des fonctions pour lesquelles peut être sollicitée une enquête administrative préalable à une décision de recrutement ou d'affectation relevant de gestionnaires d'infrastructures de transport.

Encadrement des trottinettes en « free floating »

5215. – 9 février 2023. – **M. Roger Karoutchi** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur le nécessaire encadrement des trottinettes en « free floating ». L'occupation de l'espace public sans redevance, l'absence de recommandations en français et d'accessoires de sécurité pour les usagers sont autant de pratiques enfreintes quotidiennement, notamment dans les centres urbains. Aussi, il souhaite savoir si le ministère envisage de renforcer la réglementation pour accompagner les collectivités qui ont besoin de plus de supports juridiques pour apporter plus de sécurité, tant pour les usagers que pour les piétons.

Réponse. – Le plan d'action national destiné à réguler l'usage de la trottinette électrique publié le 29 mars 2023, désormais intégré au décret du 31 août 2023 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés, prévoit notamment le relèvement de l'âge autorisé de 12 à 14 ans pour l'usage des trottinettes électriques et de tous les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM). Par ailleurs, le volet 1 du plan d'action national « Protéger, dissuader et éviter les comportements dangereux », également intégré au décret précité, prévoit le renforcement des sanctions applicables à certaines infractions propres aux EDPM en relevant la catégorie de l'amende forfaitaire applicable aux usagers ne respectant pas le code de la route. Ainsi, le fait de transporter un autre passager est désormais puni de 135 euros (contravention de 4^{ème} classe) au lieu de 35 euros auparavant (contravention de 2^{ème} classe). Enfin, le plan prévoit la possibilité d'équiper les trottinettes de feux stop et de clignotants afin de renforcer la visibilité de ces engins sur la voie publique. Ces mesures ont été prise dans un souci de sécurité pour l'ensemble des usagers de la voie publique, et notamment les plus jeunes. Il s'agit de prévenir les accidents et de protéger les usagers les plus vulnérables, notamment les enfants.

Régénération de la section ferroviaire Saintes - Bordeaux

5319. – 16 février 2023. – **Mme Laurence Harribey** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'état de la ligne ferroviaire Nantes - La Rochelle - Bordeaux qui dessert la Gironde par les services transport express régional (TER) et Intercités. En janvier 2023, la presse s'est faite l'écho du rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI) remis au Gouvernement. Ce rapport rappelle l'urgence d'investir sur la ligne ferroviaire suscitée afin de rendre l'axe ferroviaire Nantes - Bordeaux de nouveau compétitif face au mode routier, notamment sur la section Saintes - Bordeaux qui est particulièrement en mauvais état : les trains sont obligés de ralentir à 40 km/h sur certaines sections. SNCF Réseau doit désormais financer 100 % des travaux, suite au

passage en réseau structurant de la ligne Bordeaux - Nantes au protocole petites lignes. En l'absence de visibilité sur les crédits nécessaires, SNCF Réseau a décidé de ne pas poursuivre les études malgré l'état dégradé de l'infrastructure puisqu'il a été précisé lors du comité technique que les études sont effectuées au niveau national pour les lignes rattachées au réseau structurant. L'État doit ainsi respecter ses engagements au titre du protocole ligne de desserte fine du territoire (LDFT) sur la prise en charge à 100 % des études et des travaux des lignes structurantes Périgueux - Limoges et Saintes - Saint-Mariens, et donner de la visibilité sur le planning des études et des travaux prioritaires à venir. Elle demande donc à ce que la section ferroviaire entre Saintes et Bordeaux bénéficie d'importants efforts de régénération suite aux recommandations du rapport du COI.

Réponse. – La ligne Nantes – La Rochelle – Bordeaux fait partie des 14 lignes dont les besoins de régénération seront pris en charge à partir de 2024 par SNCF Réseau comme le réseau structurant. L'État et la Région Nouvelle-Aquitaine se sont engagés pour la régénération de cette ligne au travers du volet mobilités du Contrat de plan entre l'État et la Région (CPER) pour la période 2015-2022 et du protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, signé le 22 avril 2021. L'État et la Région ont tenu leurs engagements financiers pour assurer la meilleure performance possible de la ligne, dont l'infrastructure était très dégradée. Une dernière opération financée dans ce cadre est réalisée en 2023 pour procéder à un remplacement de traverses sur un secteur critique et éviter une interruption potentielle des circulations en 2025. Cependant, des limitations temporaires de vitesse demeurent sur la section Saintes – Saint-Mariens pour des raisons de sécurité liées à son état. Cette section de ligne a donné lieu à des études approfondies qui concernent toutes les composantes de l'infrastructure. Au-delà de travaux d'urgence qui pourraient intervenir selon le besoin technique, les premiers travaux lourds devraient être réalisés à partir de 2025. L'État est en tout état de cause particulièrement attentif au devenir des lignes de desserte fine du territoire, qu'il s'agisse des 14 lignes mentionnées ci-avant ou de celles dont la régénération restera financée dans le cadre des CPER. Ce poste est ainsi dûment pris en compte dans les mandats adressés aux préfets pour la négociation des volets mobilités des CPER sur la période 2023-2027.

Liaison ferroviaire entre La Roche-sur-Yon et Bressuire.

5602. – 2 mars 2023. – **M. Didier Mandelli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'avenir de la ligne ferroviaire SNCF 14, reliant notamment les villes de la Roche-sur-Yon et Bressuire. Cette ligne historique constitue un atout non négligeable pour le désenclavement et l'attractivité du territoire. Elle dispose d'un réel potentiel puisqu'elle a rassemblé plus de 85 000 voyageurs en 2019. Néanmoins, cette ligne est aujourd'hui menacée faute de travaux de régénération pendant près d'un siècle et d'un coût extrêmement élevé des travaux de réhabilitation. Le coût de ces travaux se situerait entre 130 et 200 millions d'euros, soit une moyenne d'environ 1 million d'euros au kilomètre. Aujourd'hui, le financement des travaux repose uniquement sur les conseils régionaux desservis, à savoir des Pays-de-la-Loire et de la Nouvelle-Aquitaine qui restent extrêmement prudents sur l'opportunité de financer cette opération très coûteuse. Dans un contexte de décarbonation mais aussi de pouvoir d'achat contraint en raison de l'inflation et de l'augmentation des prix de l'énergie, cette ligne pourrait devenir véritablement attractive avec un cadencement retravaillé et proposant ainsi une alternative viable à la voiture. Il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur le soutien au financement de ces lignes indispensables à la vitalité des territoires.

Réponse. – Le devenir des lignes de desserte fine du territoire existantes fait l'objet d'une attention particulière de l'État, qui a adopté en février 2020 un plan d'actions pour pérenniser ces infrastructures essentielles à la transition écologique et à la cohésion des territoires. L'État a ainsi investi pour ces lignes plus de 550 M€ entre 2020 et 2022 et poursuivra cet effort dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 des CPER. Le volet mobilités du CPER Pays de la Loire, signé le 16 novembre dernier, prévoit 700 M€ d'investissement, dont 300 M€ de l'État, ce qui en fait le premier contributeur. En prenant en compte les opérations en-dehors du CPER, c'est un investissement total de 1 Md€, dont 62% seront consacrés au ferroviaire et aux transports collectifs. La liaison ferroviaire entre La Roche-sur-Yon et Bressuire a été identifiée dans le protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, signé entre l'État et la Région Pays de la Loire le 9 mars 2022. Ce protocole prévoit la prise en charge des besoins de régénération de la ligne par la Région Pays de la Loire sur son territoire dans la perspective du transfert de sa gestion. La section de la ligne située en Nouvelle-Aquitaine, entre Thouars et Bressuire, est également inscrite dans le protocole d'accord signé avec la Région en 2021. Enfin, 93 M€ sont inscrits au volet mobilités du CPER 2023-2027 qui vient d'être signé le 16 novembre dernier, pris en charge à 100% par la Région. Les investissements pour le maintien et la régénération de cette ligne relèvent ainsi de la compétence des deux régions. La maintenance

de la ligne a été renforcée provisoirement afin de se prémunir du risque de ralentissement des circulations. Cette décision des deux régions, en pleine cohérence avec la classification de cette ligne dans les protocoles susvisés, permet d'y maintenir des conditions nominales de circulation en attendant sa régénération. A partir des études en cours, il appartiendra aux deux régions de retenir le cas échéant des modalités d'exploitation de la ligne plus légères que celles envisagées par SNCF Réseau, notamment en s'appuyant sur les solutions étudiées par SNCF Réseau et listées dans son guide pour les projets de modernisation des lignes de desserte fine du territoire. Elles pourront également si elles le souhaitent demander le transfert de gestion ou de propriété de la ligne.

Désignation d'une autorité compétente et indépendante pour Paris-Orly

6011. – 30 mars 2023. – **M. Laurent Lafon** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** au sujet de la désignation d'une autorité bénéficiant des garanties requises par les dispositions de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014. Le Conseil d'État a enjoint au Premier ministre, dans un délai de six mois à compter de la notification de la décision du 5 avril 2022, de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation de cette autorité compétente et indépendante. En effet, les dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, notamment celles de son article 3 imposent que des garanties soient apportées quant à l'indépendance de cette autorité, notamment vis-à-vis de toute organisation qui interviendrait dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représenterait les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. Cette autorité sera chargée de la conduite des études d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation de l'aéroport Paris-Orly. Il tient à rappeler que la situation de l'aéroport d'Orly est unique en France. Implanté sur une emprise de plus de 1 500 hectares, il est enclavé dans un tissu urbain dense (3 500 habitants au km²) qui préexistait à la construction de cette plateforme. Ce statut particulier se traduit par l'existence d'un couvre-feu et d'un plafonnement du trafic aérien garantis par la loi. Si le transport aérien et l'activité de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly sont structurants pour l'emploi et l'attractivité des territoires, les problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique qu'ils génèrent ne sont pas acceptables. Aussi le travail de cette autorité compétente et indépendante est un préalable indispensable. C'est la raison pour laquelle il lui demande à quelle date le Gouvernement entend répondre à l'injonction du Conseil d'État en procédant à sa désignation.

Réponse. – Le décret n° 2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires a pour principal objet de désigner le préfet de département comme autorité compétente chargée de conduire et de superviser la procédure à suivre lors de l'adoption de restrictions d'exploitation liées au bruit sur les principaux aéroports français, en application de l'article 3 du règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée. Cette procédure implique la réalisation d'une étude circonstanciée, dite « étude d'impact selon l'approche équilibrée » (EIAE), qui comprend des analyses socio-économiques et des étapes de concertation avec les parties prenantes. La préfète du Val-de-Marne, nouvelle autorité compétente pour l'EIAE de l'aéroport de Paris-Orly, a annoncé le lancement de celle-ci lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement (CCE) du 6 juin 2023. C'est dans ce cadre que plusieurs entretiens et ateliers de consultation ont été réalisés avec les associations de riverains, les élus et les professionnels de l'aéronautique dont les compagnies aériennes. Ces échanges ont notamment permis de recueillir la perception et les attentes des différentes parties prenantes concernant les nuisances sonores, ainsi que leurs avis sur les scénarios de restrictions envisagés au sein de l'étude. Les résultats de l'étude ont été présentés au cours de la réunion de la CCE du 9 février 2024. C'est ensuite sur cette base que les ministres chargés de transports et de l'environnement décideront des restrictions d'exploitation à retenir, au terme de la consultation du public actuellement en cours et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Inquiétudes des usagers concernant la ligne ferroviaire de l'Aubrac

6328. – 13 avril 2023. – **Mme Cécile Cukierman** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** concernant les inquiétudes des usagers de la ligne ferroviaire de l'Aubrac (Paris – Clermont-Ferrand – Béziers). Symbole du manque d'entretien du réseau ferroviaire français, la ligne de l'Aubrac souffre d'un sous-investissement depuis plus de vingt ans. Si des travaux de sauvegarde ont jusqu'ici permis de prolonger son exploitation quelques années de plus, la réalisation de travaux de remise à neuf est désormais nécessaire et urgente. Pourtant, dès 2006, le rapport du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre pointait le besoin de remplacer les 26 kilomètres de voie ferrée situés sur la ligne entre Andelat

et Loubaresse (Cantal). SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, a également alerté depuis plus de deux ans sur l'urgence de ces travaux. Les partenaires financeurs (État, conseils régionaux Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie) ont jusqu'au mois de mai 2023 pour financer et acter ces travaux, d'un montant de près de 40 millions d'euros, qui doivent être engagés dès le début de l'année 2024. Outre une pérennisation de la voie ferrée pour plusieurs dizaines d'années, ils permettraient d'accroître le trafic et de relever la vitesse des trains. A noter que cette ligne emblématique du Massif central joue aussi un rôle primordial pour le tissu économique. Des trains massifs de plusieurs centaines de tonnes assurent la desserte fret de l'usine ArcelorMittal de Saint-Chély-d'Apcher. À la pointe dans la fabrication des tôles à grains orientés, elle constitue le premier employeur privé du département de la Lozère avec 200 emplois. La suspension de la ligne condamnerait aussi bien l'entreprise que tout un territoire. Plus de 50 camions par jour seraient mis en service sur des routes de montagne, pratiquant ainsi du report modal à l'envers. En cohérence avec le classement du train Intercités « Aubrac » en tant que train d'équilibre du territoire (TET) jusqu'en 2031, elle souhaite savoir ce que le Gouvernement entend faire afin de pérenniser la ligne de l'Aubrac et éviter ainsi sa fermeture dès le mois de décembre. Afin d'assurer l'égalité de traitement des lignes TET entre elles, elle rappelle que les travaux récents sur les lignes TET Foix – Latour-de-Carol et Brive – Rodez ont bénéficié d'un financement 100 % État. Le Massif central ne bénéficiant pas de ligne à grande vitesse, un engagement significatif de l'État est également primordial pour permettre l'accès à une offre TET de qualité et ainsi proposer une alternative à la route. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Le Gouvernement a pleinement conscience des forts enjeux d'aménagement et d'attractivité pour les territoires traversés par la ligne interrégionale Clermont-Ferrand – Béziers, dite ligne de l'Aubrac. Cette ligne répond également à des objectifs de développement économique et industriel liés à la desserte de l'usine Arcelor-Mittal à Saint-Chély-d'Apcher. La dégradation progressive de la voie ferrée sur sa section comprise entre Neussargues et Saint-Chély-d'Apcher a conduit, en décembre 2020, à l'arrêt des circulations, provoquant le report sur la route des trafics de fret et de voyageurs. Pour répondre aux besoins les plus immédiats, l'Etat et les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie ont conclu début 2021 une convention dotée de 11,47 M€ répartis également entre les trois partenaires, permettant de réaliser des travaux d'urgence. La première partie de ces travaux, réalisée au cours de l'été 2021, a permis une reprise de toutes les circulations fret et voyageurs dès novembre 2021. Au-delà, la pérennité du trafic passe par le remplacement du rail de type « double champignon », aujourd'hui obsolète mais toujours présent sur certaines sections. Sans programmation effective de ces travaux, une interruption des circulations des trains de voyageurs serait intervenue à la fin de l'année 2023 et des trains de marchandises à la fin de l'année 2024. Face à cette situation et en l'absence de cofinancement des collectivités, l'Etat a mis en place avec SNCF Réseau l'intégralité du financement de cette opération, soit 43 M€, afin de permettre sa réalisation en 2024. Ces deux exemples sont emblématiques de l'engagement constant de l'Etat en faveur de la ligne de l'Aubrac, dont l'avenir nécessitera la mobilisation, à côté de l'Etat, des régions Auvergne – Rhône-Alpes et Occitanie.

Tarifification des billets de train lors des journées de grève

6368. – 20 avril 2023. – **M. Alain Cadec** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la tarifification des billets de train lors des journées de grève. Les usagers du train, pourtant encouragés à utiliser ce mode de transport, sont mis à rude épreuve les jours de grève. Le nombre de trains en circulation étant réduit, cela entraîne des annulations de réservations, prises parfois longtemps à l'avance, et de nombreuses complications. Les voyageurs de la SNCF sont donc contraints de modifier ou d'annuler leur voyage, et il est difficile de trouver d'autres places disponibles, car de nombreux voyageurs cherchent à réserver en dernière minute sur les trains qui circulent encore. S'il est possible d'échanger gratuitement ou de demander le remboursement de son billet sans frais, il n'est pas rare que le nouveau billet soit deux, voire trois fois plus cher que le premier, en raison du prix selon la demande, le « yield management ». En règle générale, le client doit payer la différence tarifaire. La SNCF est un service public, qui doit accompagner les usagers. En conséquence, il lui demande si un dialogue pourrait être engagé avec la SNCF en vue de l'inciter à proposer lors des jours de grèves, la possibilité pour les voyageurs de modifier leurs billets sans dépense supplémentaire et surtout sans payer pour autant le prix fort, ce qui représente une double pénalité.

Réponse. – Le Gouvernement est particulièrement attentif à ce que les tarifs des billets de train et leurs conditions d'utilisation rendent le train accessible au plus grand nombre, y compris en période de grève ou de plus forte demande. Toutefois, la SNCF dispose pour son activité grande vitesse d'une autonomie de gestion, s'agissant d'un

secteur ouvert à la concurrence. Il lui appartient en conséquence de construire sa stratégie commerciale, au regard des contraintes techniques et économiques auxquelles elle est confrontée. Conscient de l'impact de ce mouvement social interprofessionnel national pour ses abonnés, SNCF Voyageurs a décidé de rembourser ces clients avec une demi-mensualité, non prélevée en juin 2023, pour les titulaires d'un abonnement MAX ACTIF, MAX ACTIF + ou d'un tarif Forfait annuel. Les clients qui ont souscrit un abonnement en janvier, février, mars ou avril de l'année 2023 seront remboursés à hauteur de 50 % de son coût. Enfin, rappelons que le « yield management » est aujourd'hui mis en place par la SNCF pour la vente des billets TGV, qui est un service commercial. Pour ces liaisons, qui ne relèvent pas d'une autorité organisatrice (les régions pour les trains TER ou l'État pour les trains TET), la SNCF dispose d'une liberté de fixer ses tarifs et leurs conditions d'échange ou de remboursement. La liberté de gestion commerciale et tarifaire octroyée la SNCF a ainsi permis, par exemple, le déploiement d'une offre TGV à prix réduits (OUIGO), avec des tarifs d'accès aux services grandes vitesse très accessibles.

Problèmes liés à la modernisation et à l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin

6514. – 27 avril 2023. – **M. Patrick Kanner** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** à propos de la modernisation et de l'extension de l'aéroport de Lille-Lesquin. Il a été interpellé sur la situation par le maire de la commune de Bouvines, premier vice-président de la métropole européenne de Lille, inquiet de voir la qualité de vie de ses concitoyens et l'attractivité de sa commune dégradée par l'extension de l'aéroport. Quinzième aéroport de France en nombre de mouvements commerciaux en 2021, sa mise en conformité avec les normes de sécurité et de sûreté européennes est incontestablement nécessaire pour garantir un bon accueil des usagers et des marchandises. Si la modernisation de l'aéroport fait consensus, son extension est sujette à de vives contestations de la part des 55 000 riverains et élus des communes environnantes (l'enquête publique menée par la préfecture du Nord entre le 10 janvier 2022 et le 14 février 2022 montre que 90 % des 1 400 citoyens enquêtés sont défavorables au projet). Le doublement du trafic avec un passage à 3,9 millions de passagers en 2039, soit une augmentation totale du nombre de mouvements évaluée par Aéroport de Lille à + 12 % sur 20 ans, engendre de nombreuses inquiétudes sur des sujets comme les nuisances sonores (diurnes et nocturnes), la pollution de l'air (avec le rejet de CO₂), et l'artificialisation des sols (imperméabilisation de 17 hectares). Ces inquiétudes ne sont pas sans fondement. L'avis rendu en janvier 2021 par l'autorité environnementale (AE) au sujet de la dégradation de la qualité de l'air et le rapport publié par l'agence régionale de santé (ARS) sur les nuisances sonores sont sans appel et viennent confirmer ces inquiétudes. Ce projet est d'autant plus préoccupant lorsque l'on prend en considération que le département du Nord occupe la seconde place en matière de pollution en France et présente le taux de cancer le plus élevé dans le pays. La demande des élus et des riverains n'est pas d'abandonner le projet mais bien de limiter son impact sur leur vie quotidienne. Afin de préserver le sommeil et la santé tant morale que physique des habitants, et pour limiter au mieux les nuisances sonores - nuisances qui peuvent provoquer des troubles du sommeil, des risques d'infarctus du myocarde et des dépressions - l'idée d'un couvre-feu d'au moins 7 heures consécutives (23h à 6h) a été imaginée (et même recommandée par l'ARS). Pour rappel, la surexposition au bruit est aujourd'hui un problème de santé publique qui a un coût social annuel de 150 milliards d'euros selon l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Le couvre-feu permettrait un développement de l'aéroport tout en sauvegardant le bien-être de la population. Enfin, au regard des engagements du Président de la République française de donner un vrai tournant écologique à son mandat et d'accroître la part du ferroviaire en France, entreprendre un tel projet semble contradictoire, étant donné que le secteur aérien est responsable de 5,3 % des émissions totales de la France en 2019. Dans une période de crise énergétique, il semble incohérent de privilégier le développement des transports aériens, surtout lorsque l'on sait que la métropole européenne de Lille est facilement accessible en TGV depuis de grandes villes européennes telles que Bruxelles en seulement 30 minutes, Londres en 2 heures, et Paris en une heure. Il est essentiel que les décisions d'investissement en matière d'infrastructures de transport soient prises avec une vision ambitieuse de la transition écologique et une volonté de maintenir la qualité de vie des résidents. Ainsi, face à la situation particulière du territoire lillois et à l'état actuel du pays, touché par une crise écologique sans précédent, il lui pose la question de savoir si l'État est disposé à revoir sa position.

Réponse. – Le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin est source d'inquiétudes pour les populations riveraines du fait des nuisances sonores et environnementales qui en découleraient. Pour prendre en compte ces préoccupations, le projet de modernisation s'accompagne de l'élaboration d'une charte de développement durable qui formalisera les engagements de l'exploitant devant l'État et les collectivités locales. La prévision partagée par le Syndicat mixte propriétaire de l'aéroport de Lille-Lesquin (SMALIM) et la société Aéroport de Lille, titulaire de la

délégation de service public pour son exploitation, est que le trafic progressera de 2,2 millions de passagers en 2019 à 3,4 millions en 2039. La prévision initiale de 3,9 millions de passagers a en effet été revue à la baisse. S'agissant des vols de nuit, le SMALIM et Aéroport de Lille ont d'ores et déjà pris l'engagement de plafonner les vols de nuit au niveau de 2019 lors de la phase de concertation volontaire et dans le dossier sur la base duquel a été accordé l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale. L'exploitant développe par ailleurs, avec le soutien du SMALIM, une stratégie tarifaire qui favorise l'exploitation d'avions ayant une empreinte sonore faible ainsi que les « night-stop » (arrêts de nuit des appareils qui stationnent sur l'aéroport afin d'opérer le vol commercial prévu le matin suivant) et, à l'inverse, pénalise les mouvements de cœur de nuit. Une étude d'impact a été lancée en janvier 2023 sous l'autorité du préfet du Nord. Cette étude comprend des analyses environnementales et socio-économiques et des étapes de concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Dans ce cadre, une large concertation est d'ores-et-déjà entreprise et des points d'avancement sont régulièrement présentés lors des réunions de la commission consultative de l'environnement ou de son comité permanent. A son issue, le préfet formulera ses recommandations sur d'éventuelles restrictions d'exploitation à mettre en place au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires ainsi qu'au ministre délégué chargé des transports.

Entretien et remise à niveau des infrastructures aéroportuaires françaises

6630. – 4 mai 2023. – **M. Loïc Hervé** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'entretien et la remise à niveau des infrastructures aéroportuaires françaises, en particulier aux aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly. À la veille de compétitions sportives majeures, comme la coupe du monde de rugby ou les jeux Olympiques et Paralympiques, des désagréments croissants et réguliers sont constatés par les usagers de ces aéroports : temps d'attente trop longs aux contrôles de sécurité, ascenseurs régulièrement en panne tout comme les escalators et tapis roulants, dispositifs « passage automatisé rapide des frontières extérieures » (PARAFE) lents et défectueux... Face à ces problématiques, il lui demande quels sont les mesures correctives et investissements d'urgence qui ont été demandés par le Gouvernement à Aéroports de Paris afin que l'image donnée par nos infrastructures aéroportuaires cessent de donner une image dégradée de notre pays.

Réponse. – Le Gouvernement s'est particulièrement mobilisé pour améliorer l'efficacité des contrôles frontaliers pour la Coupe du monde de rugby et dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024 et la qualité de service en général. Tout d'abord, trois mesures relevant du ministère de l'intérieur ont été prises pour fluidifier le passage aux frontières qui a pu rencontrer des difficultés ces dernières années, notamment à la sortie de la crise sanitaire : - Le ministère de l'intérieur a renforcé très significativement les effectifs des services chargés des contrôles aux frontières. Une campagne de recrutement de 510 agents est en cours de finalisation. Les pics de trafic pourront en outre donner lieu à un appel temporaire à la ressource mise à disposition par l'agence FRONTEx ou par d'autres États membres de l'Union européenne, ainsi qu'à d'autres forces de sécurité intérieure. - Le déploiement des passages automatisés aux frontières, dits sas « Parafe », s'est accéléré. Déjà 222 sas étaient déployés dans les aéroports en métropole, dont 102 à Paris-Charles de Gaulle et 24 à Paris-Orly ; leur fonctionnement contribue significativement à la fluidité du passage de la frontière. Récemment, 17 sas ont été ajoutés dans les aéroports parisiens, portant le total à 143. L'objectif est de proposer 170 sas au moment du déroulement des JOP 2024, soit une nouvelle augmentation de 35 % d'ici l'été 2024. - Le nombre de nationalités éligibles à l'utilisation de ces sas PARAFE a augmenté. Le décret n° 2023-544 du 30 juin 2023 a étendu leur utilisation aux ressortissants de 5 nouveaux pays (Argentine, Chili, Israël, Mexique et Pérou) pour l'entrée sur le territoire français, en plus des 11 pays déjà éligibles (Andorre, Australie, Canada, Corée du Sud, États-Unis d'Amérique, Japon, Monaco, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni, Saint-Marin et Singapour). En sortie de territoire, toute personne porteuse d'un passeport biométrique peut désormais utiliser « Parafe » si l'État ayant émis ce passeport a adhéré au répertoire de clés publiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Par ailleurs, le ministre délégué chargé des transports a impulsé plusieurs chantiers relatifs à la qualité de service. En novembre 2022, le ministre chargé des transports a, ainsi, signé une charte d'engagement avec les acteurs du transport aérien à ce sujet. Cette charte a ensuite été déclinée dans un plan d'action pour une meilleure qualité de service dans le transport aérien (consultable sur le site du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-dactions-en-faveur-qualite-service>). Dans la suite de ce plan d'action, Aéroports de Paris (ADP) a réuni, au 1^{er} trimestre 2023, les transporteurs aériens usagers des plateformes parisiennes, afin de déterminer collectivement des indicateurs de qualité de service. Un groupe de travail s'est ainsi constitué et s'est déjà réuni à trois reprises. À l'issue de ces réflexions, ADP s'est engagé à mettre en place à court terme 7 nouveaux indicateurs de qualité de service : - Indicateur de satisfaction clients étendu par une mesure de satisfaction des

compagnies aériennes réalisée par enquête auprès des chefs d'escale des compagnies tous les 2 ans. - 6 indicateurs de disponibilités des équipements : - Passerelles, - Equipements électromécaniques sur le parcours passager (ascenseurs, escalators...), - Tapis de livraison des bagages, - Alimentation électrique 400 Hz sur les postes de stationnement des avions, - Fourniture d'air conditionné aux avions stationnés, - Mires de guidage pour le stationnement des avions. Le ministère des transports a également souhaité que la « facilitation » des contrôles de sûreté soit mieux prise en compte, afin de réduire les goulets d'étranglement dans le parcours des passagers et les temps d'attente. Cette fluidification du parcours, qui devra aller de pair avec un rehaussement du niveau de sûreté, représente un enjeu majeur afin d'accroître l'efficacité du dispositif et proposer aux passagers une meilleure expérience. Le déploiement de nouvelles technologies va s'imposer progressivement pour atteindre ce double objectif. En ce sens, des innovations technologiques prometteuses, tant en matière de sûreté que de facilitation sont appelées à être largement déployées dans les années à venir. Peuvent être cités les équipements de détection d'explosifs dans les bagages de cabine qui permettent, pour les normes les plus avancées, d'éviter de retirer les appareils électroniques ainsi que les liquides des bagages, autorisant une préparation minimale du bagage et un emport facilité des liquides. ADP, sous l'impulsion de l'État, a ainsi initié, dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024, un programme pilote de déploiement de 8 équipements de ce type, dont 2 sur l'aéroport de Paris-Orly et 6 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Dans la même logique ambitieuse, le recours à un parcours biométrique de l'enregistrement à l'embarquement en passant par le passage aux contrôles de sûreté, hors contrôles aux frontières, ouvre les perspectives d'un parcours plus rapide et plus simple avec un franchissement automatisé, sans contact physique, par reconnaissance faciale. Les préconisations de la CNIL, pour ce qui relève de données personnelles, seront naturellement prises en compte dans le choix technologique et les modalités d'exploitation. Ces solutions seront expérimentées, pour confronter ces nouvelles technologies aux réalités opérationnelles et contraintes réglementaires et, ainsi, identifier les solutions les plus efficaces et les conditions d'exploitation optimales. À ce titre, ADP porte un projet d'expérimentation d'un tel parcours biométrique. Enfin, le ministère des transports a encouragé la réalisation, par ADP, de plusieurs investissements notables qui vont contribuer à l'amélioration de la qualité de service proposée aux passagers : - À Paris-Charles-de-Gaulle : - La modernisation du Hall L du terminal 2 terminée en décembre 2020, - La réhabilitation du terminal 2B, livrée en juin 2021, - La refonte de l'ambiance du terminal 2G, depuis avril 2022, - La jonction des satellites du terminal 1 et la refonte de ses salles d'embarquement, achevée en décembre 2022, - La création d'espaces de services au terminal 2B prévue pour 2024, - L'amélioration de l'offre de stationnement et de mobilité, avec la reconfiguration de la dépose-minute du 2D (2023) et 2E (2024). - À Paris-Orly : - La mise en service du parking P3 avec 1800 places, faite en 2023, - L'amélioration de l'offre de stationnement avec une nouvelle dépose-minute pour Orly 1, 2 et 3 (2024) et l'agrandissement du parking P4C (2024), - Le prolongement de la ligne 14 du métro (2024). En conclusion, les services de l'État et les opérateurs du transport aérien mettent tout en œuvre pour fluidifier le parcours des passagers, qu'il s'agisse des accès aux terminaux ou de la mise en œuvre des contrôles migratoires et de sûreté. Chacune de ces étapes doit s'insérer dans un parcours global et intégré visant à optimiser les flux de passagers, sans renoncer aux contrôles nécessaires. L'anticipation, la coordination, la non-duplication ou la digitalisation, au moyen d'expérimentations de technologie biométriques notamment, sont portées par l'État.

Augmentation du temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux

6767. - 18 mai 2023. - **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'augmentation du temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux. Au cours des dernières années, le temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux de notre pays a connu une augmentation significative. Cela est dû en grande partie à l'insuffisance des investissements dans les infrastructures ferroviaires et à l'absence de modernisation de nombreuses lignes de train desservant les zones rurales. En conséquence, les trains ont tendance à rouler à des vitesses plus lentes, ce qui allonge considérablement le temps de trajet. Par exemple, le trajet entre les villes de Limoges et d'Angoulême, qui est desservi par la ligne ferroviaire du POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), a vu son temps de trajet augmenter de près d'une heure au cours des dernières années. Les trains doivent désormais s'arrêter plus souvent en raison de travaux d'entretien et de réparation, ce qui rallonge considérablement le temps de trajet pour les passagers. L'augmentation du temps de trajet ferroviaire pour les trains en direction ou en provenance des territoires ruraux est une préoccupation importante. Les retards et les temps de trajet plus longs peuvent avoir un impact négatif sur la vie quotidienne des personnes vivant dans ces zones, en limitant leurs opportunités professionnelles et sociales. Il est donc essentiel que

des investissements soient effectués dans les infrastructures ferroviaires, afin de moderniser et d'améliorer les lignes de train desservant les zones rurales et de réduire les temps de trajet pour les passagers. Ainsi, il souhaite savoir quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en place pour améliorer la qualité du service ferroviaire dans les zones rurales.

Réponse. – Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance pour les territoires ruraux d'une bonne desserte par les différents modes de transport au regard des enjeux de désenclavement, de développement et d'attractivité associés. C'est pourquoi le devenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire fait l'objet d'un plan national de remise à niveau de ces lignes, engagé en février 2020, pour pérenniser ces infrastructures essentielles à la transition écologique et à la cohésion des territoires. Depuis, 8 protocoles régionaux portant sur 6 300 km de lignes et plus de 5,7 Md€ ont été signés, et les crédits affectés ces dernières années au travers des contrats de plan Etat-régions (CPER) témoignent de l'engagement de l'Etat, puisqu'il leur a consacré plus de 550 M€ entre 2020 et 2022, soit un triplement par rapport à la période précédente. Cet effort sera poursuivi dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 des CPER 2021-2027, qui ont été conclus entre l'Etat et les régions ou sont en voie de l'être.

Abandon des rénovations prévues sur le RER B

6931. – 25 mai 2023. – **M. Fabien Gay** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'abandon des rénovations prévues sur le RER B, annoncé lors du dernier conseil d'administration extraordinaire d'Île-de-France Mobilités (IDFM). Cette décision porte une nouvelle atteinte aux conditions de transport des 980 000 usagers et usagères quotidiens du RER B, qui voyagent chaque jour dans des trains bondés, sujets à de multiples retards, immobilisations ou encore annulations. La vétusté du matériel des rames, à l'origine de ces nombreuses pannes, fait régulièrement l'objet d'interpellations d'élus franciliens et de collectifs d'usagers et usagères, sans que la situation ne s'améliore. Prévue depuis 2017, la modernisation des trains du RER B avait suscité de nombreux espoirs, malgré plusieurs retards et reports de livraison. Alors que les étés sont de plus en plus chauds, l'agrandissement des rames, l'augmentation du nombre de places assises et la ventilation réfrigérée sont indispensables pour garantir à chacun et chacune un droit effectif à se déplacer librement. En l'état, le « rafraîchissement » promis par IDFM, qui ne concernera que les vitres, l'éclairage et les sièges existants, est très largement insuffisant pour que les usagers et usagères du RER B disposent enfin de conditions de voyage décentes. Il est également nécessaire de rappeler que la ligne sera fortement impactée par les jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Alors que les trains du RER B peinent déjà à supporter les flux quotidiens de voyageurs et voyageuses, la surcharge de fréquentation induite par cette grande échéance pose d'importantes questions sur les capacités de la France à organiser sereinement cet événement dont elle sera l'hôte. Il souhaite ainsi savoir quelles interventions du Gouvernement sont prévues afin que le RER B soit rénové de toute urgence, dans le respect des ambitions initiales fixées pour sa modernisation.

Réponse. – L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités (IDFM). L'Etat, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices, qui sont les seules compétentes pour définir la politique de renouvellement et de rénovation des matériels roulants des lignes qu'elles administrent. L'Etat accompagne toutefois le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France via les contrats de plan Etat-région (CPER). L'Etat a ainsi investi 245 M€ pour la ligne RER B au titre du volet Mobilités - Transports en commun du CPER Île-de-France 2015-2022. Sur la nouvelle contractualisation 2023-2027, l'Etat investit plus de 2,58 Md€ pour les transports collectifs franciliens. L'Etat co-finance notamment, au titre de ce CPER d'Île-de-France, les adaptations des infrastructures de la ligne RER B nécessaires à l'utilisation et à la maintenance des nouvelles rames MI20 financées par IDFM, dont la mise en service commerciale est prévue de façon progressive entre 2027 et fin 2030. Dans ce cadre, l'Etat co-finance le projet NExTEO RER B-D de modernisation du système de signalisation, de conduite et de contrôle-commande de ces lignes RER qui permettra d'améliorer sensiblement leur qualité de service et leurs conditions d'exploitation. 351 M€ sont investis par l'Etat pour ce projet via les volets mobilités 2015-2022 et 2023-2027 du CPER Ile-de-France.

Réduction de la présence de personnel ferroviaire dans les gares

7248. – 15 juin 2023. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'avenir de la présence de personnel ferroviaire dans les gares. Dans le cadre de son projet de réorganisation des services, la SNCF a prévu de réduire la présence humaine en gare. Ne doutant pas de l'intérêt économique d'une telle décision, ses conséquences humaines sont en revanche significatives. La présence du service public ferroviaire sur le territoire correspond à un besoin essentiel des habitants et à l'intérêt des communes, notamment en termes d'attractivité. D'une part, la présence de personnel permet d'assurer la sécurité et, à défaut, un sentiment de celle-ci, dans les gares, notamment aux horaires où elles sont peu fréquentées. D'autre part, la présence de personnel ferroviaire permet d'accompagner les usagers qui ne peuvent se débrouiller seuls avec l'informatique et les automates. Ici, la modernisation est synonyme de déshumanisation et de dégradation du service public, notamment pour les personnes atteints de handicap et les usagers les plus âgés. La réorganisation des services de la SNCF a des conséquences malheureuses vis-à-vis de ces impératifs de service et de sécurité qui sont d'intérêt public local. Enfin, le personnel ferroviaire en gare correspond en partie à des contrats précaires. Ce changement d'affectation du personnel peut entraîner une re-localisation et mener à de nombreuses incertitudes sur le devenir des postes. Les personnes concernées, si elles ne peuvent s'accommoder au nouveau poste, seraient ainsi amenés à quitter leur emploi. Par conséquent, il souhaite savoir quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Les gares faisant l'objet d'une diminution de la présence d'agents de la SNCF sont principalement des gares desservies par des services du transport express régional (TER), services organisés par les régions. En application du principe de libre administration des collectivités territoriales, l'Etat ne se substitue pas aux régions dans la définition des contrats de service public conclus avec la SNCF et n'intervient pas dans la fixation de la consistance et des objectifs de qualité des services proposés, qui incluent la présence d'agents en gare. Il est toutefois à noter, s'agissant de la présence en gare d'agents SNCF pour l'achat des billets, que 54% des voyageurs des trains régionaux les achètent aujourd'hui via le mode numérique et 32% utilisent les distributeurs automatiques. Ce phénomène a été renforcé avec la crise sanitaire. La digitalisation de certaines procédures accroît notamment le nombre de possibilités d'accéder à un billet de train pour les voyageurs, qui peuvent accéder aux services 24h/24, 7j/7, sans avoir à se déplacer en gare. Dans le cadre des conventions TER, depuis 2019, SNCF Voyageurs adapte progressivement le schéma de distribution des billets pour tenir compte des nouveaux comportements d'achats des usagers et de leurs besoins, désormais majoritairement orientés vers les services numériques. A côté des outils numériques permettant de satisfaire ces nouveaux besoins, des équipes mobiles de ligne ont également été récemment mises en place pour intervenir dans les gares où ce nouveau contexte a conduit à fermer les guichets faute d'une fréquentation suffisante. Ces équipes gèrent les flux en heure de pointe, répondent aux demandes des voyageurs et peuvent également les accompagner dans l'achat de billets s'ils en expriment le besoin. De plus, des partenariats extérieurs sont recherchés et contractualisés pour permettre la vente de billets sur tout le territoire (office du tourisme, buraliste, bureaux de poste...) notamment et prioritairement dans les secteurs desservis par une gare dont les guichets sont fermés. Egalement, depuis le 10 janvier 2024, SNCF Gares & Connexions a ouvert la plateforme Assist'enGare, réservable par téléphone ou sur internet, afin de fusionner l'ensemble des services de réservation de l'assistance aux voyageurs en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite conformément à l'article L.1115-9 du code des transports et au décret n° 2021-1124 du 27 août 2021 relatif à la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance et de substitution à l'intention des personnes handicapées et à mobilité réduite, à la délivrance de ces prestations et au point unique d'accueil en gare. Il s'agit d'un service gratuit pour aider les voyageurs en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite à monter et à descendre du train ou identifier des moyens de transport alternatifs accessibles à défaut de l'accessibilité de la gare concernée par leur voyage. Ainsi il est veillé à respecter le droit au transport indépendamment de la présence en gare d'agents SNCF. Par ailleurs, l'ambition « Place de la gare » mise en œuvre par SNCF Gares & Connexions depuis 2020 vise à rénover des gares pour accueillir des projets locaux permettant d'apporter une nouvelle vie en gare, même aux heures où la fréquentation est faible, et d'accompagner les territoires dans leur stratégie de développement. En cela, SNCF Gares & Connexions veille à répondre la mission qui lui a été confiée de contribuer au développement équilibré des territoires conformément à l'article L. 2111-9-1 du code des transports.

Difficultés liées à la fermeture des guichets dans les gares des territoires ruraux

7260. – 15 juin 2023. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les difficultés que rencontrent les usagers face à la fermeture des guichets de gare dans les territoires ruraux. Dans de nombreux départements, on assiste à une augmentation préoccupante des gares recevant le statut de points d'arrêt non gérés (PANG). Ce phénomène engendre des difficultés sur deux plans principaux : celui de l'achat de titres de transport avant l'accès au train et celui de la régularisation à bord de ce dernier. En effet, l'achat de billets devient de plus en plus compliqué en raison de l'absence de points de vente, des pannes et des dysfonctionnements des distributeurs. De plus, bien que les achats et les démarches puissent s'effectuer sur internet, beaucoup d'usagers, notamment les personnes âgées, ne sont pas familiarisés avec ce genre d'outil. Ces conditions entraînent l'impossibilité pour eux d'entrer dans le train en toute régularité. À cet égard, une fois montées, ces personnes ne bénéficient d'aucune tarification prenant en compte ces difficultés. Ainsi, à cette situation contraignante qu'ils doivent subir, s'ajoute celle d'une majoration tarifaire voire, dans certains cas, celle d'une verbalisation par les contrôleurs. La Défenseure des droits déplore ces injustices dans une décision du 30 juin 2021 dans laquelle elle désapprouve « l'opacité des barèmes de régularisation applicables aux voyageurs au départ d'un PANG » et souligne que « le fait qu'un PANG ne puisse offrir aucune alternative à l'achat de billets dématérialisés est susceptible de constituer une discrimination à l'égard de certains usagers en situation de handicap ». Ce constat caractérise l'importance d'agir en la matière et d'apporter une réponse à ces difficultés qui touchent déjà fortement nos territoires ruraux. Ainsi, il souhaite savoir quelles dispositions le Gouvernement compte mettre en place afin de remédier à cette situation.

Réponse. – Le Gouvernement est très soucieux de la qualité de service proposé aux usagers des TER, services organisés par les Régions. Toutefois, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, l'Etat ne se substitue pas aux Régions dans la définition des contrats de service public conclus avec la SNCF et n'intervient pas dans la fixation des objectifs de consistance et de qualité des services proposés. Dans le respect des dispositions juridiques encadrant la régularisation des voyageurs en situation frauduleuse, les modalités de régularisation des personnes voyageant dans un TER sans être munies d'un titre de transport valable relèvent des conditions d'exploitation des services convenues entre le transporteur et l'autorité organisatrice régionale. Dans ce contexte, des règles de régularisation convenues entre SNCF Voyageurs et les Régions s'appliquent depuis le deuxième trimestre 2019 aux TER dans l'objectif de lutter plus efficacement contre la fraude et de garantir aussi une meilleure équité de traitement entre les clients qui achètent leur billet en amont du voyage et ceux qui régularisent leur situation seulement en cas de contrôle. Il convient toutefois de noter que les tarifs de régularisation des usagers sans billet et qui se présentent spontanément au chef de bord (« barème de bord ») sont inférieurs à ceux s'appliquant aux usagers qui ne le font pas (« barème contrôle »). De plus, la majorité des Régions a prévu qu'en cas d'absence de tout moyen de distribution en gare de départ, les clients puissent obtenir auprès du chef de bord un titre de transport à un barème dit « exceptionnel / distribution ». Dans ce cas, lorsque le train est muni d'un chef de bord, celui-ci peut délivrer aux usagers de bonne foi qui se présentent spontanément pour signaler qu'ils n'ont pas de titre de transport valable dans les minutes qui suivent le départ du train, un billet dont le prix est établi sur la base de certains tarifs régionaux proposés aux guichets, aux distributeurs automatiques ou sur internet. De façon plus générale, on peut indiquer que certaines Régions proposent aux clients d'acheter leur titre de transport en amont du voyage par téléphone avec un service d'envoi à domicile. Enfin, l'achat de billets TER est également possible auprès de certains points de vente en dehors des gares, dits dépositaires. C'est le cas par exemple de certains offices du tourisme, buralistes ou d'autres boutiques partenaires de la SNCF.

Remise en cause de l'extension de la ligne 11

7395. – 22 juin 2023. – **M. Fabien Gay** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur le projet d'extension de la ligne de métro 11. À l'heure où le contrat plan État-région 2023-2028 est toujours en phase de négociations, l'extension de la ligne 11 entre Rosny-Sous-Bois-Perrier et Noisy-Champs, attendue de longue date par les habitantes et habitants, et aujourd'hui remise en cause. Il s'agit pourtant d'une nécessité incontestable pour l'ensemble des communes du Grand Paris Grand Est, qui subissent par ailleurs des injonctions contradictoires. Il leur faudrait, d'une part, construire plus de 12 000 logements sur l'ensemble du tracé pour bénéficier de l'extension ; or, s'engager sur de telles constructions sans garantie concrète sur les nouvelles modalités de transport n'est pas acceptable. La situation de la ville de Neuilly-sur-Marne en témoigne ; celle-ci devait accueillir deux nouvelles stations dans le nouveau quartier de Maison Blanche, ainsi qu'aux Fauvettes-Val Côteau. Ce projet a conduit de nombreux habitantes et habitants à se projeter dans le nouveau quartier de la ville et à y investir, dans le

but de pouvoir bénéficier du nouvel arrêt de métro. En l'état, le renoncement qui se dessine sur ce projet d'extension est inadmissible. Les habitantes et habitants subissent par ailleurs quotidiennement des conditions de transport dégradées, où la saturation des bus, l'engorgement des RER A et E, et les routes surchargées font ressortir un manque cruel de transports en commun. Pire encore, cette situation participe à l'enclavement du territoire, en lieu et place des connexions et ouvertures affichées par les ambitions du projet Grand Paris Express. Le dimanche 11 juin 2023, une mobilisation importante a eu lieu à Neuilly-sur-Marne, rassemblant plus de trois mille personnes au total. Les élus locaux, habitantes et habitants s'y sont rassemblés pour faire savoir leur opposition ferme à toute remise en cause du projet d'extension de la ligne 11 au-delà de Rosny-Sous-Bois-Perrier. Il souhaite ainsi savoir si le Gouvernement s'engage à permettre aux territoires du Grand Paris Grand Est de bénéficier des modalités de transport nécessaires au désenclavement des communes, et aux conditions de voyages dignes et sereines des habitantes et habitants.

Réponse. – Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs (77) a fait l'objet d'études par les services d'Ile-de-France Mobilités en 2017, en qualité de co-maître d'ouvrage du projet. Ces études ont conclu à un bilan socio-économique négatif du projet du fait de la faible fréquentation attendue au regard de l'estimation de son coût (1,5 Md€ CE2015). La contre-expertise menée par le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) a émis un avis réservé, indiquant toutefois que le bilan socio-économique présenterait d'être complété au regard en particulier des nouveaux développements urbains qui sont désormais attendus sur le secteur du projet, et des attentes exprimées par les communes du secteur. Une enveloppe de 120 M € a été inscrite dans la nouvelle contractualisation 2023-2027 du CPER Île-de-France pour le financement des études des futurs prolongements de métro, projets non matures à date mais très attendus des acteurs locaux. IDFM devrait prochainement – aux côtés des financeurs des premières phases d'études - évaluer l'opportunité d'utiliser cette enveloppe pour la reprise des études du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs.

Prolongement de la ligne 10

7614. – 6 juillet 2023. – **M. Pascal Savoldelli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'état d'avancement du prolongement de la ligne 10. Le projet lancé en 2016 propose d'étendre le réseau ferroviaire de la ligne de Gare d'Austerlitz jusqu'à Vitry - Les Ardoines. Les membres de l'association « La Grande 10 » proposent son prolongement, et souhaitent obtenir des garanties. Bien que le projet ait été engagé depuis de nombreuses années, il est actuellement bloqué. Pourtant le prolongement de la ligne 10 est inscrit dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) depuis 2013 et dans le contrat plan état-région (CPER) 2015-2020. Cette situation entraîne un retard délétère alors que les enjeux sont grands. D'abord accompagner la transition énergétique vers des modes de circulation doux et des nouvelles mobilités bas carbone. Puis répondre aux enjeux de densité et de mixité sociale. Enfin desservir et dynamiser les déplacements au sein des zones d'aménagement concerté (ZAC) Rive Gauche, Confluences et Les Ardoines, soit plus de 5 500 000 m² d'aménagements, 30 000 étudiants, 60 000 habitants et 100 000 emplois. Il a annoncé au mois de février 2023 un large plan d'investissements pour les transports, doté de 100 milliards d'euros pour le ferroviaire à horizon 2040. Pourtant il reste étendu sur 20 ans comparé aux 10 ans réclamés par les régions. De plus, peu de précisions ont été apportées quant à la répartition de ces fonds. La situation de la prolongation de la ligne 10 reste donc en attente. Il lui demande donc quel est le futur envisagé pour ce projet et quelle place aura-t-il dans ce plan de relance.

Réponse. – L'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France via les Contrats de Plan État-Région (CPER). L'État investit plus de 2,58 Md€ pour les transports collectifs franciliens via la nouvelle contractualisation 2023-2027 du CPER Ile-de-France. Concernant le projet de prolongement au Sud de la ligne 10 du métro parisien en particulier, l'État a contribué à hauteur de 180 k€ (30%), au financement des études d'émergence complémentaires votées par Île-de-France Mobilités le 16 septembre 2016. Une enveloppe de 120 M€ tous financeurs a été inscrite dans la nouvelle contractualisation 2023-2027 pour le financement des études des futurs prolongements de métro, projets non matures à date mais très attendus des acteurs locaux, comme le projet de prolongement au sud de la ligne 10 du métro parisien. L'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités devrait prochainement – aux côtés des financeurs des premières phases d'études - évaluer l'opportunité d'utiliser cette enveloppe pour le financement des études de DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales) de la phase 1 (entre Paris-Austerlitz et Ivry-Gambetta) de ce projet, voire des études préalables de la phase 2 jusqu'à Vitry-Les Ardoines. Par ailleurs, les communes concernées par le projet de prolongement bénéficieront à l'horizon fin 2025 de l'arrivée de la ligne de bus à haut niveau de

service (BHNS) Tzen 5 reliant la gare « Bibliothèque François Mitterrand » à Choisy-le-Roi. Cette ligne offrira une desserte fine aux habitants de ces communes via son tracé reliant plusieurs zones d'aménagements à forts enjeux pour ces territoires. Les travaux préparatoires du projet se poursuivent à fin 2023. L'État a investi 22,5 M€ au titre du CPER 2015-2022, ainsi que 10,3 M€ au titre de la nouvelle contractualisation 2023-2027 pour contribuer au financement de cette ligne.

Soutien aux mobilités durables dans les zones rurales

7996. – 27 juillet 2023. – **M. Guillaume Chevrollier** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur les difficultés de mobilité dans les zones rurales, en particulier pour la population active et les étudiants. Aujourd'hui, en France, 88 % des communes sont rurales et 22 millions de Français vivent dans les territoires ruraux, soit un tiers de la population française. D'après une étude de l'institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) publiée le 25 mai 2023, en vingt ans, les trajets domicile-travail ont augmenté de moitié en zone rurale. Pourtant, dans de nombreuses régions, les transports en commun sont encore trop peu développés. Leur coût et leur accessibilité demeurent un enjeu majeur de politique publique. Les actifs doivent pouvoir se rendre sur leur lieu de travail et les jeunes avoir accès aux établissements scolaires et aux universités dans de bonnes conditions. Dans ce contexte, un partenariat avait été annoncé entre l'État et les régions afin de moderniser 15 000 kilomètres de petites voiries ferroviaires régionales, avec un soutien financier de 530 millions. Il souhaite ainsi savoir ce qu'il est advenu de ce partenariat et attire l'attention du ministre sur la nécessité d'améliorer la mobilité durable en zone rurale, en investissant massivement dans un réseau de transports publics efficace. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance pour les territoires ruraux d'une bonne desserte par les différents modes de transport au regard des enjeux de désenclavement, de développement et d'attractivité associés. C'est pourquoi le devenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire fait l'objet d'un plan national de remise à niveau engagé en février 2020 pour pérenniser ces infrastructures essentielles à la transition écologique et à la cohésion des territoires. Depuis, 8 protocoles régionaux portant sur 6300 km de lignes et plus de 5,7 Mdeuros ont été signés, et les crédits affectés ces dernières années au travers des contrats de plan Etat-Régions (CPER) témoignent de l'engagement de l'Etat, puisqu'il leur a consacré plus de 550 Meuros entre 2020 et 2022, soit un triplement par rapport à la période précédente. Cet effort sera poursuivi dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 des CPER 2021-2027. Il convient, par ailleurs, de rappeler que suite au transfert de compétences opéré par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) au profit des régions, les politiques de mobilité locale sont organisées autour du couple intercommunalités/régions qui a été renforcé par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Ainsi, le maillage en transport en commun et l'accès aux bassins d'emploi et de services relève pleinement de la compétence régionale, des services réguliers pouvant être plus rarement déployés en complément par les AOM locales à l'échelle du territoire de chacune des communautés de communes si la densité le permet. En effet, le transport collectif suppose des flux suffisamment massifiés. Le déploiement des transports collectifs dans les territoires ruraux ne peut être envisagé avec le même niveau de service que dans les agglomérations. Pour autant, d'autres solutions plus souples peuvent être déployées. En complément de l'aide à l'installation de bornes de recharge électrique apportée en particulier par le programme ADVENIR, financé par les certificats d'économies d'énergie, le Gouvernement soutient les collectivités dans le déploiement de solutions de mobilité durable, innovante et solidaire, adaptées aux besoins des territoires ruraux. Ainsi, dans le cadre du plan France Ruralités, l'Etat y consacre 90 millions d'euros sur trois ans (2024-2026). Cette aide est mise en oeuvre depuis le 1^{er} janvier 2024 via la mesure « développement des mobilités durables en zones rurales » du fonds vert, au bénéfice de projets de transport à la demande, navette régulière, services d'autopartage, de covoiturage, de transport solidaire, de prêt ou de services de vélos et vélos à assistance électrique.

Généralisation des descentes continues à Paris-Charles-de-Gaulle

8284. – 7 septembre 2023. – **M. Rachid Temal** interroge **Mme la Première ministre** sur l'état d'avancement de la généralisation des descentes continues à Paris-Charles-de-Gaulle. En seulement six ans, autour du seul aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, la population exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition en journée a augmenté de 23 % et celle exposée à un dépassement de la valeur limite d'exposition de nuit de 80 %. Comme ont pu le rappeler les élus de tous bords mobilisés du 9 au 14 mai 2023, le bruit n'est pas qu'une question d'inconfort mais bien un problème de santé publique majeur : troubles du sommeil, troubles cognitifs, hypertension, maladies

cardiovasculaires. De plus, son coût social a été estimé par l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) à 6,1 milliards d'euros annuels pour le seul bruit aérien. L'étude « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France » conduite par Bruitparif, a également démontré que les populations exposées au bruit aérien perdent jusqu'à trois ans de vie en bonne santé. Depuis six ans, il a régulièrement interpellé le Gouvernement à ce sujet, s'est opposé à la révision du plan d'exposition au bruit soulignant son manque d'ambition quant à la diminution des nuisances et l'accompagnement des populations, a participé à un rassemblement en mai 2023 devant le ministère des transports afin d'obtenir la mise en oeuvre de mesures concrètes et rapides et, enfin, a déposé une proposition de résolution n° 603 (2022-2023) visant à plafonner le nombre de vols et à instaurer un couvre-feu nocturne. Le 8 mars 2019, lors d'un discours prononcé en tant que ministre des transports à l'occasion des assises nationales du transport aérien, la Première ministre évoquait les riverains qui, selon ses mots, « ne peuvent pas être les perdants de la croissance du trafic » prenant ainsi l'engagement de la « généralisation des descentes continues à Paris-Charles-de-Gaulle, à l'horizon 2023 ». Aussi, il souhaite savoir où en est la mise en oeuvre concrète de cet engagement. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – L'objectif de généralisation des descentes continues constitue l'une des priorités pour réduire les émissions de CO2 et les nuisances sonores du transport aérien. La question est particulièrement prégnante en région parisienne, où la densité de population est très importante. La mise en oeuvre en région parisienne d'un nouveau dispositif de ce type pour tous les vols et h24 entraînerait des effets de redistribution des nuisances considérables. Ainsi, un processus par étape est mis en oeuvre et la première consiste à généraliser les descentes continues à Orly, dans l'une des configurations de vol. Les enseignements des consultations en cours seront tirés pour en tenir compte dans les discussions des évolutions possibles concernant Charles-de-Gaulle. En parallèle, les services de l'aviation civile travaillent d'ores et déjà à l'amélioration du taux de descentes continues en l'état actuel des trajectoires, et en particulier la nuit où des gains de court-terme apparaissent atteignables. Par ailleurs, avec l'approbation, en juin 2023, du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport, les conditions étaient réunies pour que soit lancée sous l'égide du Préfet du Val d'Oise une étude d'impact selon l'approche équilibrée, préalable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation visant à limiter les nuisances sonores. Les conclusions de cette étude d'impact amorcée dès l'été 2023 sont attendues dans le courant de l'année et c'est sur leur fondement que de nouvelles restrictions d'exploitation pourront, le cas échéant, être introduites par décision conjointe des ministres chargés de l'écologie et des transports.

Nécessité de déposer une demande de subvention auprès de l'Union européenne pour la ligne ferroviaire « Lyon-Turin »

8630. – 12 octobre 2023. – **M. Cyril Pellevat** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la nécessité de déposer une demande de subvention auprès de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la ligne ferroviaire « Lyon Turin ». En tant que seul « cordon ombilical » ferroviaire entre la France et l'Italie du Nord, la ligne de chemin de fer passant par la vallée de Maurienne est d'une importance économique majeure. L'éboulement survenu le 27 août 2023 a eu pour conséquence la rupture de la liaison transfrontalière ferroviaire. Plus grave encore, la sévérité des dommages ayant touché les infrastructures ne permet pas d'entrevoir une remise en service avant l'été 2024. La rupture de la ligne ferroviaire par la vallée de la Maurienne engendre deux conséquences majeures. En premier lieu, face à la mise à l'arrêt du trafic ferroviaire, une grande partie des flux circulant entre la France et l'Italie devrait s'effectuer par l'avion ou la route, avec une augmentation de l'empreinte carbone et de la pollution conséquente dans des vallées déjà affectées par cette problématique. D'autre part, un important coût économique est à prévoir pour la réhabilitation de la liaison ferroviaire, dû aux importants travaux de remise en état et de consolidation des infrastructures. Tristement rendue célèbre par ce qui reste aujourd'hui l'accident de train le plus meurtrier de notre histoire lors d'un déraillement en 1917, la ligne ferroviaire de Maurienne pose la question de la pérennité du transport dans une zone géographique instable et peu appropriée au chemin de fer. Depuis sa mise en service, la ligne ferroviaire n'a pas été épargnée par les catastrophes liées à la fragilité géologique du terrain avec à chaque fois la même conséquence : une fermeture de la ligne pour une remise en état et un coût important pour les autorités. Face à ces problématiques environnementales et économiques, il apparaît aujourd'hui plus que nécessaire de créer une ligne ferroviaire qui permette de rétablir une liaison transfrontalière décarbonée et adaptée aux contraintes géographiques alpines. Par conséquent, le projet de la ligne ferroviaire « Lyon Turin » s'impose comme le seul projet viable, en ce qu'elle a

pour objectif de relier la France et l'Italie grâce à une ligne de chemin de fer tunnelisée, assurant la protection des circulations face aux aléas naturels. Conformément aux dispositifs du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), la France peut faire valoir une demande de subvention auprès de l'Union européenne (UE) en faveur de la réalisation de cette nouvelle ligne ferroviaire, qui s'inscrit dans le cadre du développement des infrastructures stratégiques de transport au sein de l'UE. En 2022, la France ne s'était pas positionnée pour l'obtention de ces subventions. Aussi, il attire son attention sur la nécessité de saisir cette nouvelle opportunité de réclamer des aides européennes. La date butoir de dépôt de candidature étant fixée au 30 janvier 2024, il ne reste plus que 4 mois à la France pour se positionner et faire valoir ses droits auprès de l'Union européenne. Aussi, il lui demande s'il a l'intention de demander au nom de la France cette subvention européenne pour le financement du projet de la ligne « Lyon Turin ».

Réponse. – Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin est profondément européen et essentiel pour répondre aux enjeux de transition écologique, d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. Cette nouvelle ligne, maillon central du corridor méditerranéen, doit en effet permettre de reporter de nombreux poids lourds de la route vers le rail et ainsi diminuer la pollution des vallées alpines causée par le trafic poids lourds sur le territoire. C'est donc un projet pleinement soutenu par le Gouvernement français, mais aussi très largement soutenu par la Commission européenne. L'éboulement survenu en Maurienne le 27 août dernier, qui entraîne l'interruption d'une liaison ferroviaire essentielle entre la France et l'Italie pour une longue période, démontre à nouveau la nécessité de réaliser la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. En effet, les caractéristiques et la localisation de ce nouveau tunnel transfrontalier le rendent moins sujet aux risques naturels qui pourraient se multiplier dans les prochaines années, du fait du changement climatique. Cet ouvrage viendra donc grandement sécuriser les liaisons transfrontalières. Aujourd'hui, la réalisation du tunnel de base Lyon-Turin est pleinement engagée avec près de 35 kilomètres de galeries creusées. Ce projet a bénéficié d'une subvention européenne à hauteur de 814 millions d'euros pour la période 2019-2023. Pour la période 2024-2027, le promoteur public TELT, en charge de la construction du tunnel de base, prévoit une montée en puissance de ses activités. En effet, l'ensemble des marchés de génie civil ont été attribués à fin 2023. Dès lors, un dossier de demande de subvention a été déposé auprès de la Commission européenne au cours de l'appel à projets 2023 du mécanisme pour l'interconnexion en Europe qui était ouvert jusqu'au 30 janvier 2024. Une demande de subventions sur les études d'avant-projet détaillé des lignes nouvelles des accès alpins a également été déposée dans ce même appel à projets avec pour ambition de pouvoir lancer ces études au dernier trimestre de l'année 2024.

Matériel roulant du RER B

8642. – 12 octobre 2023. – **Mme Marianne Margaté** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les difficultés rencontrées par les usagers du réseau express régional (RER) B et l'urgence d'y remédier. Les près d'un million d'usagers de cette ligne du transport du quotidien subissent quotidiennement un service très dégradé, résultant notamment de fermetures en soirée comme en week-end, de la vétusté du matériel roulant et de la cohabitation des circulations avec les chantiers liés au Charles-de-Gaulle (CDG) Express ainsi que le mauvais état des infrastructures. Elle rappelle que le CDG Express, qui constitue une ligne directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy, est une infrastructure qui est fortement critiquée par de nombreux acteurs, dont des élus, et dont il n'est pas prévu qu'elle soit intégrée dans la tarification Navigo, ce qui le rendra inaccessible pour un très grand nombre d'usagers tout en gênant considérablement les transports du quotidien. C'est dans ce contexte très défavorable qu'il a été annoncé que les premières nouvelles rames MI20, prévues pour remplacer l'actuel matériel roulant du RER B, seront livrées seulement en 2027 au lieu de 2025. L'intégralité de ces nouvelles rames n'est même prévue qu'en 2031. Et ce, alors que les rames du CDG Express dont la mise en service n'est pas prévue avant 2027 a vu ses rames sortir d'usine avec quatre ans d'avance. Ne serait-il pas dans l'intérêt général, comme l'ont réclamé récemment des élus, dont la maire de Mitry-Mory, que ces rames prévues pour le CDG Express soient réquisitionnées et affectées au RER B en vue de remédier, du moins en partie, aux déboires de ses voyageurs.

Matériel roulant du RER B

9576. – 21 décembre 2023. – **Mme Marianne Margaté** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** les termes de sa question n° 08642 posée le 12/10/2023 sous le titre : "Matériel roulant du RER B", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le Gouvernement confirme la nécessité de réaliser le projet Charles-de-Gaulle (CDG) Express, indispensable pour améliorer la liaison entre le centre de Paris et son principal aéroport, Paris-Charles-de-Gaulle. Ce projet ne se fera toutefois pas au détriment des transports du quotidien, qui constituent une priorité pour le Gouvernement. C'est ainsi que, au-delà des investissements portés par l'Etat pour les transports urbains, le projet CDG Express prévoit plus de 500 Meuros d'investissements sur les voies ferroviaires existantes qui bénéficieront directement aux usagers quotidiens des transports publics, ces investissements ayant vocation à être réalisés en majeure partie d'ici 2024. Concernant la proposition, formulée par certains élus, d'affecter des rames du CDG Express pour leur mise en exploitation sur la ligne RER B, de nombreuses caractéristiques techniques des rames et de l'exploitation sur la ligne RER B (électriques, de disposition intérieure des rames ou de leur conduite par des personnels spécifiquement formés) rendent en effet cette dernière peu atteignable.

Indicateurs de ponctualité des trains

8648. – 12 octobre 2023. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur les indicateurs de ponctualité des trains. La mesure de la ponctualité des trains en France interroge. Les indicateurs utilisés pour calculer la ponctualité des trains considère qu'un train, dont le parcours est supérieur à 3 heures, arrivé avec jusqu'à 15 minutes de retard est à l'heure. De même, pour un train effectuant un trajet de plus de 1h30 qui connaîtrait un retard de 10 minutes, ou de 5 minutes pour un parcours de moins de 1h30. Ces retards même de quelques minutes peuvent faire rater une correspondance et ont donc des incidences importantes pour les passagers. Autre limite de ces indicateurs : l'horaire d'arrivée est déterminé par un capteur situé à l'entrée de la gare. Ainsi, le temps que passe un train stationné après ce capteur et avant d'être arrivé à quai n'est pas décompté dans le temps de retard du train. Enfin, les trains annulés ne sont pas décomptés dans les indicateurs de ponctualité, ce qui a également tendance à donner une vision biaisée de la performance des services ferroviaires. Aussi il souhaiterait savoir s'il compte demander, par souci de transparence, une modification du mode de calcul des indicateurs de ponctualité pour qu'ils reflètent davantage la réalité.

Indicateurs de ponctualité des trains

9636. – 28 décembre 2023. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** les termes de sa question n° 08648 posée le 12/10/2023 sous le titre : "Indicateurs de ponctualité des trains", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Le Gouvernement est très soucieux de la qualité du service proposé aux usagers des services ferroviaires. L'autorité de la qualité de service dans les transports (AQST) veille à l'amélioration de la qualité de service, notamment la régularité et la ponctualité. De manière pratique, un seuil au-delà duquel un train est considéré comme en retard au sens des indicateurs de suivi doit être défini. La définition de ce seuil est cependant inévitablement conventionnelle, il existe d'ailleurs en Europe une grande diversité de seuils, sans qu'il soit possible de dire que l'un soit meilleur que l'autre. L'important est que l'indicateur publié soit accompagné de ses règles de construction, et notamment des seuils qui ont permis de le calculer. Le recours à un seuil plus élevé pour les trains à plus long parcours ne paraît pas manifestement déraisonnable dans la mesure où un train à long parcours est davantage susceptible de rencontrer des incidents au cours de son trajet. L'AQST a néanmoins publié des éléments de comparaison sur la situation européenne pour les années 2014 et 2019. L'AQST considère qu'en 2019, la France s'est bien classée pour la ponctualité des TGV parmi les pays faisant circuler des trains sur des lignes à grande vitesse et sur le réseau classique. Des progrès notables ont également été recensés sur les RER et les Transilien depuis 2014. La mesure du retard des trains est effectuée au moyen de balises au sol, qui sont situées non loin des gares. Pour des raisons de mutualisation des balises entre les différentes voies notamment, elles ne sont pas situées dans les gares. Les déplacer pourrait engendrer des coûts significatifs sans que la qualité de service soit améliorée, contrairement à un fléchage de ces moyens vers d'autres actions comme la modernisation du réseau ferroviaire ou le renouvellement du matériel roulant. Enfin, le décompte de la qualité distingue les retards des annulations, pour celles annoncées avec un délai de prévenance insuffisant défini par type de train, alors même que ces deux événements cumulés sont susceptibles de causer un retard global pour le voyageur. Dès lors, l'AQST a cherché à produire un indicateur plus global se rapprochant de l'expérience des usagers, permettant de comparer le train et l'avion sur les trajets où il existe un choix modal significatif. Toutefois, cet indicateur a été suspendu en raison de difficultés de collecte des données d'annulation par les compagnies aériennes depuis la crise sanitaire. Les solutions structurelles passeront par le renouvellement et la modernisation du réseau ferré national. Conscient de cet enjeu, le Gouvernement s'est engagé à la suite des recommandations du conseil d'orientation des

infrastructures, à moderniser le réseau ferroviaire, en augmentant le budget alloué à la régénération du réseau financé par l'Etat de 1,5 Md€ d'ici la fin du quinquennat. La modernisation des postes d'aiguillage et l'automatisation de la signalisation font également partie des mesures prises pour rendre le réseau plus performant.

Manque de transports en commun dans les communes rurales et les petites villes

8778. – 26 octobre 2023. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur le manque de transports en commun dans les communes rurales et les petites villes. Dans de nombreuses communes rurales et petites villes, le manque de transports en commun constitue un défi majeur, entravant la mobilité des résidents et limitant leur accès aux opportunités. Les infrastructures de transport sont souvent concentrées dans les zones urbaines développées, laissant les zones rurales avec des options limitées. Cette problématique contraint les habitants à dépendre largement de la voiture individuelle. Cette situation a des répercussions significatives sur l'inclusion sociale et économique des communes rurales. Les personnes sans voiture ou incapables de conduire, comme les personnes âgées ou les jeunes, se retrouvent isolées et ont du mal à accéder aux services essentiels tels que la santé, l'éducation et l'emploi. De plus, le manque de transports collectifs contribue à l'augmentation de la dépendance à la voiture, entraînant des problèmes environnementaux tels que la pollution de l'air et la congestion routière. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre pour réduire les inégalités d'accès aux services et à promouvoir un mode de vie plus durable. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Plus de 80 % des habitants des zones rurales sont dépendants de la voiture, alors que celle-ci est la première source d'émissions de CO₂ de la mobilité en France. Au-delà des enjeux environnementaux, la mobilité représente un coût, du temps, et tous n'y ont pas accès. Or, la mobilité physique est celle qui rend possible toutes les autres mobilités (professionnelle, sociale), elle doit donc être à la portée de tous. C'est tout l'objet de la loi d'orientation des mobilités, qui vise à offrir des solutions de mobilité partout et pour tous, en particulier dans les zones rurales où le déploiement des transports collectifs est peu ou pas pertinent en raison de la faible densité de ces territoires. Depuis le 1^{er} juillet 2021, le territoire de chaque communauté de communes est couvert par une autorité organisatrice de la mobilité, l'intercommunalité ou la région, en charge de déployer des services locaux de mobilité adaptés (mobilité active, partagée, solidaire), en complément des transports interurbains et scolaires organisés par la région. Pour concrétiser cette ambition et améliorer les mobilités du dernier kilomètre dans les territoires ruraux, le Gouvernement a annoncé, le 15 juin dernier, un fonds dédié dans le cadre du Plan France Ruralités. Ce fonds sera doté de 90 Meuros sur la période 2024-2026 et opéré dans le cadre du fonds vert. L'objectif de cette mesure est de permettre à chaque territoire rural de disposer d'une stratégie de mobilité et d'une offre de mobilité durable, innovante et inclusive d'ici 3 ans. Il s'agit concrètement de soutenir financièrement des territoires pour qu'ils se dotent d'un bouquet de services de mobilité adapté à leurs besoins et constituant une véritable alternative à la voiture individuelle, et d'accompagner les populations les plus fragiles de ces territoires dans leurs déplacements.

Tarifs exorbitants des billets de train comparés aux prix des billets d'avion

8783. – 26 octobre 2023. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur le prix exorbitant des billets de train par rapport au prix des billets d'avion. Les tarifs des billets de train en France suscitent souvent des critiques en raison de leur caractère exorbitant, comparé aux prix des billets d'avion. Les voyageurs constatent une disparité significative entre ces deux modes de transport, ce qui soulève des préoccupations quant à l'accessibilité du train, traditionnellement considéré comme un moyen de déplacement plus écologique. Plusieurs facteurs contribuent à cette disparité tarifaire. Les coûts d'exploitation élevés des chemins de fer en France, y compris l'entretien des infrastructures et la gestion du réseau, peuvent être l'un des principaux responsables. De plus, la concurrence dans le secteur de l'aviation a conduit à des tarifs aériens souvent plus attractifs et incitatifs, même pour des trajets intérieurs. Cette situation souligne la nécessité d'une réévaluation des politiques tarifaires dans le secteur ferroviaire afin de garantir un équilibre entre la viabilité économique et l'accessibilité. Les conséquences de cette disparité vont au-delà de la simple question financière. Elle peut influencer les choix de déplacement des citoyens, avoir un impact sur la congestion routière ainsi que sur notre empreinte carbone. Ainsi, la question des tarifs des billets de train en France ne se limite pas à une considération économique, mais touche également des

aspects environnementaux et sociétaux, nécessitant une approche globale pour trouver des solutions durables. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre pour garantir un équilibre entre les prix des billets de train et ceux d'avion.

Réponse. – Le Gouvernement est attentif à l'accessibilité de l'ensemble des tarifs des transports publics, d'une manière générale, et à celle des tarifs ferroviaires de voyageurs, en particulier. Pour son activité grande vitesse, la SNCF dispose d'une autonomie de gestion. Il lui appartient en conséquence de construire sa stratégie commerciale, au regard des contraintes techniques et économiques auxquelles elle est confrontée. En adoptant un système de tarification flexible, la SNCF est en mesure d'exploiter tout le potentiel économique de ses TGV et d'accroître significativement les taux de remplissage. Pour les usagers, cette pratique tarifaire rend par ailleurs possible d'offrir des prix particulièrement avantageux à certaines périodes et donc d'ouvrir l'accès aux TGV à des voyageurs qui ne pourraient pas payer un prix plus élevé. La SNCF a également déployé l'offre TGV à bas prix Ouigo, qui représente une part croissante de son trafic grande vitesse. Comme l'ensemble des secteurs économiques, le ferroviaire doit faire face depuis 2022 à une forte hausse de ses coûts, notamment pour ce qui concerne les achats d'énergie. Cette situation a conduit la SNCF à procéder à une augmentation de ses tarifs. A la demande du Gouvernement, l'entreprise a toutefois mis en place un bouclier tarifaire pour préserver l'attractivité du train et le pouvoir d'achat des usagers. La majoration tarifaire (5%) est ainsi inférieure à l'inflation constatée en 2022 (6,2%) ainsi qu'à l'augmentation des coûts pour la circulation des TGV en 2023 (13%). L'augmentation du prix des billets est encore davantage contenue en 2024 avec une moyenne de 2,6%. En parallèle, l'offre Ouigo continue à se développer, avec des prix plus attractifs. L'arrivée progressive de la concurrence dans le secteur devrait également conduire à accentuer la modération tarifaire. Pour aller plus loin et favoriser l'accessibilité du train au plus grand nombre, le Président de la République a également annoncé le 4 septembre 2023 la création d'un « Passe Rail » inspiré du modèle allemand, avec toutes les régions prêtes à le mettre en place avec l'Etat sur le périmètre des TER, des Intercités et des trains d'équilibres du territoire (TET). Une expérimentation ciblée sur les jeunes vient d'être lancée pour cet été, à un tarif de 49 euros par mois. Enfin, la taxe sur les gestionnaires d'infrastructures instituée par la loi de finances pour 2024 traduit une participation accrue du secteur aérien, à travers les aéroports, au financement de modes de transports écologiquement vertueux, en particulier le ferroviaire.

2835

Impact du relèvement de l'âge de conduite des engins de déplacement personnel motorisés pour des entreprises touristiques

8832. – 26 octobre 2023. – **M. Denis Bouad** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les conséquences du décret n° 2023 848 du 31 août 2023, relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés, pour les entreprises touristiques offrant des services de découverte des territoires en trottinettes électriques tout terrain. S'inscrivant dans le cadre du plan national pour mieux réguler les trottinettes électriques, le décret précédemment cité relève l'âge minimal pour conduire les engins de déplacement motorisés de 12 à 14 ans. Celui ci fait suite au rapport de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière constatant une augmentation de 38 % des accidents graves impliquant des utilisateurs d'engins de déplacement motorisés entre 2021 et 2022. À ce titre, il partage pleinement l'objectif du Gouvernement en matière de prévention et de lutte contre l'accidentologie générée par les trottinettes électriques, notamment en zone urbaine. Pour autant, il tient à attirer son attention sur une activité qui, sur de nombreux aspects, est très éloignée de la pratique de la trottinette électrique dans les déplacements du quotidien en zone urbaine. En effet, dans nos milieux ruraux, des entreprises touristiques ont développé une offre de découverte des territoires en trottinettes électriques tout terrain. Ces dernières sont de dimensions et de conception semblables à celles d'un vélo tout terrain (VTT). Ces acteurs économiques contribuent à l'offre touristique de nos territoires et à la découverte de notre patrimoine naturel en proposant des sorties systématiquement accompagnées par des éducateurs sportifs. La clientèle de ces entreprises étant essentiellement familiale, le relèvement de l'âge de conduite de ces équipements à 14 ans pourrait fortement impacter leur activité. Aussi, il lui demande s'il compte prendre des dispositions afin que la pratique de la trottinette électrique tout terrain encadrée par des professionnels reste accessible aux jeunes dès 12 ans.

– **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Le plan d'action national destiné à réguler l'usage de la trottinette électrique, concrétisé par le décret du 31 août 2023 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés, prévoit notamment le relèvement de l'âge minimal de 12 à 14 ans pour l'usage des trottinettes électriques et plus globalement de tous les

engins de déplacements personnels motorisés. Cette mesure a été prise dans un souci de sécurité pour l'ensemble des usagers de la voie publique, et notamment les plus jeunes. Il s'agit de prévenir les accidents et de protéger les usagers les plus vulnérables, notamment les enfants. Le Gouvernement est sensible aux difficultés rencontrées par les professionnels du tourisme. En l'occurrence, la limite d'âge s'applique sur les voies ouvertes à la circulation publique, et non sur le domaine privé, y compris les voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur. La circulation sur ces voies privées n'est donc pas soumise à un âge minimal d'utilisation. En tout état de cause, les professionnels du tourisme sont invités à poursuivre la sensibilisation de leurs clients à la sécurité routière, sur les voies tant privées que publiques, en particulier auprès du jeune public.

Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot

8929. – 2 novembre 2023. – **M. Jean-Marc Vayssouze-Faure** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) sur la desserte des gares du département du Lot. Après des décennies de sous-investissements, la nécessaire régénération des infrastructures de la ligne historique entraîne des perturbations significatives et une réduction du nombre de trains et de dessertes durant plusieurs mois. Dix-sept trains seront ainsi supprimés au départ de Cahors durant les mois de novembre et décembre 2023, à l'heure où la qualité, la régularité et la fiabilité de l'offre ferroviaire constituent un enjeu écologique et d'égalité territoriale majeur. La ligne POLT est dotée d'une double voie et d'installations permanentes à contre-sens susceptibles d'être mobilisées pour favoriser la continuité du service pendant les travaux. La circulation des trains sur la voie non concernée par les travaux est une solution transitoire qui a été pratiquée par la SNCF en de multiples occasions et durant de nombreuses décennies. Rappelant sa volonté que le Lot et les Lotois ne soient pas une nouvelle fois pénalisés dans un contexte de forte dégradation du service (rallongement de la durée des trajets entre le Lot et Paris, succession de retards, suppressions de trains au sud de Brive, incertitudes autour des trains de nuit, perturbations liées à la présence de givre), il souhaite connaître les raisons pour lesquelles cette solution n'a pas été retenue à l'occasion de ces travaux de régénération et si le Gouvernement et la SNCF envisagent de l'appliquer à compter du début de l'année 2024, et ce jusqu'à la fin des travaux.

Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot

9747. – 18 janvier 2024. – **M. Jean-Marc Vayssouze-Faure** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 08929 posée le 02/11/2023 sous le titre : "Impact des travaux de régénération des infrastructures de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sur la desserte des gares du département du Lot", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – L'infrastructure de la lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) fait depuis plusieurs années l'objet d'une attention particulière et d'investissements conséquents dans le cadre du schéma directeur de la ligne élaboré en 2018, avec en tout près de 2,3 Md€ prévus de 2018 à 2026. Cette enveloppe permet de financer un programme de régénération des voies et un programme de modernisation de l'infrastructure qui permettra notamment l'accueil du nouveau matériel roulant, les rames de type « oxygène » qui remplaceront les trains de type Corail à partir de 2026. Ces programmes avancent aujourd'hui comme prévu. Les travaux entraînent toutefois nécessairement des perturbations et des interruptions sur la ligne POLT. SNCF Réseau planifie au mieux ces interruptions et veille à les insérer autant que possible dans les plans de circulation, dans le respect des impératifs de sécurité. Cette insertion dans les circulations commerciales est d'autant plus complexe que la ligne POLT est empruntée par de nombreux trains : des intercitys de jour entre Paris et Toulouse, des intercitys de nuit décomposés en trois branches vers Aurillac, Albi et Latour-de-Carol, et un trafic fret dense sur le nord de la ligne. SNCF Réseau veille donc à communiquer le plus en amont possible les dates des travaux aux entreprises ferroviaires concernées afin que les usagers puissent s'adapter au mieux en cas de modifications des circulations commerciales. Pour la réalisation de ces travaux, SNCF Réseau utilise des trains-usines (suites rapides), capables de renouveler jusqu'à 1000 mètres de voie par nuit de travail, sur une plage continue de 9h, en immobilisant les deux voies. Afin de limiter l'effet de ces travaux sur les circulations commerciales, il a été envisagé d'utiliser le train-usine

sur une seule voie et d'utiliser des installations permanentes à contre-sens (IPCS) pour permettre le passage des trains pendant la plage de travaux. Cette solution a été testée en 2019 dans le cadre de travaux au nord de Limoges. Cette utilisation n'a pas été concluante puisque la capacité de renouvellement de voie est très significativement réduite dans cette configuration, du fait de l'utilisation du train-usine sur une unique voie, qui implique que le train de récupération des terres et matières anciennes (qui compose une partie de la suite rapide) ne peut se situer sur la voie contigüe, comme à l'accoutumée. En parallèle de cet allongement conséquent du temps des travaux, l'utilisation des IPCS ne permet pas non plus de retrouver une pleine capacité commerciale, du fait des limitations temporaires de vitesse sur la voie circulée, par mesure de sécurité. Enfin, à ces deux limites, s'ajoute un coût supplémentaire d'environ 15% des travaux dans le scénario d'une utilisation des IPCS et d'un chantier mené sur une seule voie. Compte tenu de ces éléments, la programmation de travaux de nuit en intervention simultanée sur les deux voies a ainsi été privilégiée jusqu'à présent. Toutefois, à la suite du groupe de travail technique de la ligne POLT du 16 octobre 2023, il a été acté de réétudier les possibilités d'une utilisation complémentaire des IPCS, en vue de limiter la plage de l'intervention simultanée la nuit, pour estimer si, au lieu de deux allers-retours intercités supprimés actuellement, il serait possible de n'en supprimer qu'un seul, grâce à la réduction de la durée de la plage des travaux de nuit. Les chantiers étant programmés plusieurs années à l'avance et les marchés de travaux étant pluriannuels, une éventuelle utilisation des IPCS ne pourrait être envisagée que pour 2026. Les analyses correspondantes sont actuellement conduites par SNCF Réseau. En tout état de cause, SNCF Réseau veille à limiter le plus possible l'effet des nombreux travaux en cours sur la continuité du service. L'ensemble des travaux sera achevé d'ici 2026, avec à cette date une meilleure régularité de la ligne, une capacité accrue, et des gains de temps de parcours.

Financement des services express régionaux métropolitains

8933. – 2 novembre 2023. – **Mme Émilienne Poumirol** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur le financement des services express régionaux métropolitains (SERM). Après la communication d'un plan à 100 milliards d'euros pour le ferroviaire, l'État annonçait le 6 juin 2023, plus de 8 milliards d'euros pour aider les régions à financer leurs infrastructures mais seuls 765 millions ont été fléchés pour le développement des premiers SERM, dans le cadre des contrats de plans État-région (CPER) conclus sur la période 2023-2027. Il semble que ces sommes ne pourront servir qu'aux études nécessaires à de tels projets. Or, dix projets de SERM seraient à l'étude. Le département de la Haute-Garonne est particulièrement concerné par la réalisation de ces services régionaux qui modifieraient considérablement le quotidien de tous nos concitoyens. Aussi, elle l'interroge pour savoir si le Gouvernement a prévu des avenants aux CPER 2023-2027 pour renforcer le financement des SERM et si oui, à quelle hauteur.

Réponse. – Le plan de relance a déjà permis de mobiliser 30 Meuros en 2021 et 2022 afin d'accélérer l'émergence des projets des services express régionaux métropolitains (SERM) sur l'ensemble du territoire. Si le rapport du conseil d'orientation des infrastructures chiffre à plus de 15 Mdeuros les besoins d'investissements pour les infrastructures ferroviaires relatifs aux SERM d'ici 2042, leur mise en oeuvre sera nécessairement progressive. L'État prévoit de mobiliser de l'ordre de 800 Meuros, aux côtés des collectivités partenaires, au titre des SERM sur le volet « mobilités » des contrats de plan Etat-Région (CPER) 2023-2027. Ces montants contractualisés jusqu'en 2027 ont vocation à financer les études nécessaires à l'émergence des projets, ainsi que les premiers travaux pour les projets les plus avancés. En effet, tous les territoires n'ont pas encore finalisé leur feuille de route, ni instauré une gouvernance pérenne pour ces projets partenariaux. Les financements prévus dans le cadre des CPER apparaissent donc à même de répondre aux besoins sur la période 2023-2027. Une fois les projets et leur cadre de gouvernance précisés, les moyens financiers nécessaires à la poursuite de la démarche pourront être mieux appréciés, qu'il s'agisse des investissements en infrastructures et matériels roulants, ou des budgets de fonctionnement nécessaires à l'exploitation de ces services. Les enveloppes financières relatives aux dernières études et principaux travaux d'infrastructures identifiés feront l'objet des prochains CPER. Enfin, il convient de noter qu'au-delà de ces financements budgétaires, la loi relative aux SERM du 27 décembre 2023 permet la mise en place de financements pérennes pluriannuels des infrastructures de transports, adossé à une fiscalité locale dédiée, via l'intervention de la Société des grands projets. Ce type de solution pourra être mis en oeuvre par les territoires qui le souhaitent lorsque leurs projets de SERM seront stabilisés. Une conférence de financement telle prévue par la loi relative aux SERM du 27 décembre 2023, qui sera organisée en septembre, permettra de faire le point sur les modalités de financement de ces projets structurants.

Aménagements de la ligne de train de nuit entre Rodez et Paris

9058. – 16 novembre 2023. – **M. Jean-Claude Anglars** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** de lui préciser les aménagements à venir sur la ligne de train de nuit Rodez-Paris. Alors que la fréquentation des trains de nuit ne cesse d'augmenter depuis 2019 et que de nouvelles lignes vont ouvrir, d'autres vont subir les conséquences des travaux que la SNCF va mettre en oeuvre dans le quart Sud-Ouest de la France. C'est notamment le cas de la ligne de train de nuit Paris-Rodez en raison de l'absence d'itinéraire bis, ce qui inquiète fortement les usagers de la ligne. Il l'interroge donc sur la création d'itinéraire bis ou d'aménagements des travaux afin que soit proposé aux usagers de la ligne Paris-Rodez des solutions pendant la durée des travaux, d'autant qu'entre 2019 et 2022 la fréquentation des lits-couchettes a augmenté de 41 %, selon les chiffres du ministère chargé des transports. De plus, il souhaite connaître la programmation des investissements sur le volume de matériel de transport sur la ligne Paris-Rodez à la suite du rapport du conseil d'orientation des infrastructures 2023.

Réponse. – L'infrastructure de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui constitue un axe nord-sud structurant pour la France, fait depuis plusieurs années l'objet d'une attention particulière et d'investissements conséquents. Dans le cadre du schéma directeur de la ligne, un programme de modernisation est prévu d'ici à 2026 pour améliorer les performances, avec un investissement de l'État à hauteur de 257 millions d'euros. Dans le même temps, des travaux de régénération entièrement financés par SNCF Réseau sont réalisés jusqu'en 2026, afin de remettre à niveau l'infrastructure pour un montant total de 1,6 milliard d'euros. En 2024, les travaux ont lieu notamment autour de Limoges, entre Limoges et La Souterraine et entre Limoges et Uzerche, avec d'importantes modifications des circulations pour les usagers et, notamment, la mise en place de substitutions routières. A la demande de l'État, SNCF Réseau a réalisé une étude sur les possibilités d'utiliser un itinéraire de détournement pour les trains de nuit continuant à emprunter la ligne POLT et dont la circulation serait empêchée par une fermeture pour travaux. Selon cette étude, un détournement via Coutras et Périgueux connaîtrait des difficultés identiques avec des travaux, rendant impossible l'utilisation de cet itinéraire.

Modification des informations des assistants d'aide à la conduite

9157. – 23 novembre 2023. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur les difficultés pour obtenir des modifications des données des assistants d'aide à la conduite. Ces équipements comportent parfois des informations erronées, qui nécessiteraient d'être corrigées ou complétées, ou encore proposent des itinéraires pas adaptés, dangereux ou sources de nuisances pour les habitants ou usagers de la route. Les collectivités locales, notamment les communes, souhaiteraient pouvoir modifier les informations et les conseils d'itinéraires proposés par ces équipements. Or, actuellement, il est particulièrement difficile d'identifier les moyens de demander ces modifications et, le cas échéant, d'obtenir satisfaction, d'autant que les éditeurs de ces assistants sont multiples. Aussi, il souhaiterait connaître les mesures qu'il compte prendre pour permettre aux collectivités locales d'obtenir aisément des modifications des données des assistants d'aide à la conduite.

Modification des informations des assistants d'aide à la conduite

9968. – 1^{er} février 2024. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** les termes de sa question n° 09157 posée le 23/11/2023 sous le titre : "Modification des informations des assistants d'aide à la conduite", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – La question de l'accès aux données d'informations routières et de leur usage par les fournisseurs de services d'assistance au déplacement est réglementée par la directive européenne 2010/40 dite « ITS » (services de transports intelligents) et ses règlements délégués relatifs à l'information temps réel sur la circulation (2015/962 et sa révision 2022/670 qui s'appliquera à partir du 1^{er} Janvier 2025) et aux informations liées à la sécurité (2013/886). Ces règlements sont fondés sur plusieurs principes : - la mise à disposition par différents obligés, dont font partie les gestionnaires routiers, de différentes catégories de données (relatives à l'infrastructure, la réglementation, l'état du réseau, l'utilisation en temps réel du réseau, et aux événements liés à la sécurité) sur le point d'accès national ; - la collaboration entre prestataires de service d'information routière et gestionnaires routiers pour que toute inexactitude soit signalée aux gestionnaires routiers ayant émis ces données ; - l'inclusion

dans les services pertinents, par les prestataires de service, des données sur les réglementations et restrictions de circulation et sur l'état du réseau (fermetures de routes...) élaborées par les autorités compétentes et accessibles par le point d'accès national (règlement 2022/670). Ainsi la bonne application de la révision du règlement sur l'information temps réel sur la circulation (2022/670) doit permettre de répondre à l'une des difficultés soulevée dans cette question. Pour la bonne application de ce règlement, il a été décidé d'engager un travail visant à le préciser, notamment en ce qui concerne les données à fournir. Ces spécifications détaillées seront concertées à la fois avec les gestionnaires routiers et les prestataires de service, afin d'accorder l'ensemble des acteurs sur la nature des données à mettre à disposition pour qu'elles soient bien utilisées. Il est important de souligner que le règlement 2022/670 étend à l'ensemble des réseaux l'obligation de mise à disposition des données collectées, et de prise en compte par les prestataires de services, en dépassant le cadre du seul réseau routier national sur lequel s'applique la réglementation précédente (2015/962). En ce qui concerne la problématique des itinéraires empruntant des voiries non adaptées que proposent ces prestataires de services, l'article 122 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforçant la résilience face à ses effets dispose notamment que « les services numériques d'assistance au déplacement sont tenus d'informer de façon complète les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements. En particulier ces services [...] ne favorisent [...] ni l'usage massif de voies secondaires non prévues pour un transit intensif ». Ce même article dispose que les services d'assistance au déplacement informeront leurs utilisateurs au sujet des mesures de restriction de circulation visant les poids lourds. Un service numérique baptisé DiaLog, conçu et opéré par le ministère et visant à rendre cette mesure opérationnelle, est en cours de déploiement. Il permet à l'ensemble des gestionnaires de voirie de numériser leur réglementation de circulation et de stationnement afin que cette information puisse être mise à disposition de tiers réutilisateurs, parmi lesquels les services d'assistance au déplacement. Le service est entièrement gratuit et les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter l'ouverture d'un compte en se rendant à l'adresse « dialog.beta.gouv.fr ». Un décret d'application est actuellement en cours de préparation par le ministère.

Gestion des canaux de gabarit Freycinet

9195. – 30 novembre 2023. – **Mme Nadia Sollogoub** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'état des canaux de gabarit Freycinet qui irriguent de nombreux territoires ruraux notamment en Bourgogne-Franche-Comté. Ces canaux sont aujourd'hui dédiés essentiellement au tourisme fluvial, ce qui est un enjeu de développement économique pour les territoires traversés. Dans le contexte d'une ressource en eau devenue précieuse, ces canaux ont pris une nouvelle dimension écologique par le maintien de la réserve en eau en période de sécheresse et par la protection de la biodiversité. De plus, la nécessité d'un fret décarboné ouvre des perspectives intéressantes pour ces canaux de gabarit Freycinet compatibles avec leurs vocations touristiques. Comme toute infrastructure, les voies fluviales doivent répondre aux exigences de leurs usages. Dans le cas présent, la préservation de la ressource en eau implique une lutte acharnée contre toutes les défaillances des ouvrages hydrauliques qui portent atteinte à la réserve en eau. La situation rencontrée lors de l'été 2022 notamment sur le canal latéral à la Loire et sur le canal de Bourgogne indique que la ressource en eau n'est pas suffisamment maîtrisée. Voie Navigable de France (VNF) doit donc faire face à un enjeu majeur d'amélioration des performances de l'ensemble de son réseau hydraulique. Cette démarche nécessite une connaissance technique fine des ouvrages en présence. Cependant, les modalités du diagnostic engagé sur le canal du Nivernais interpelle. Pour cette voie d'eau, à l'aide des financements de plusieurs collectivités locales, VNF a recours à une prestation externe pour l'étude diagnostique des besoins d'investissement. L'externalisation de cette prestation démontre l'insuffisance de VNF à maîtriser techniquement l'infrastructure dont il doit assurer la gestion sur le linéaire qui le concerne. Cette faiblesse est préoccupante au regard des enjeux de développement durable que doivent relever les voies fluviales. Par ailleurs, le partenariat avec les collectivités locales qui souhaitent investir dans le développement du transport fluvial exige, comme prérequis, une maîtrise de l'infrastructure. Les difficultés rencontrées par VNF fragilisent également la mise en oeuvre d'une collaboration étroite avec les collectivités territoriales. Dans ce contexte et face aux préoccupations de transition écologique qui donnent au réseau fluvial toute sa place, elle lui demande s'il est envisagé, et à quelle échéance, que VNF puisse disposer de moyens suffisants pour construire, en interne, un pôle de compétence technique en capacité de suivre l'ensemble des canaux Freycinet sous sa responsabilité au plus proche des territoires. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Conformément au contrat d'objectifs et de performance qui lie Voies navigables de France (VNF) à l'État, VNF est dans une démarche d'accélération de la régénération du réseau qui lui est confié et d'optimisation de sa gestion hydraulique, notamment dans un but de préservation de la ressource en eau. Les opérations de régénération se traduisent notamment par des chantiers de sécurisation des digues, des barrages-réservoirs et des réparations de fuites tout au long du linéaire des canaux, notamment ceux de petit gabarit. Elles sont programmées à partir des résultats des diagnostics techniques réalisés en régie par l'établissement et priorisées en fonction de l'état constaté des ouvrages. En outre, pour répondre aux enjeux d'amélioration de la gestion hydraulique, VNF a lancé un programme d'instrumentation de l'ensemble du réseau qui lui est confié pour respecter les débits réservés, détecter les fuites et alerter de manière anticipée lors des phénomènes de crues. La prestation concernant le diagnostic des ouvrages et le chiffrage des besoins d'investissements sur le canal du Nivernais, portée par VNF et co-financée par les conseils départementaux de l'Yonne et de la Nièvre, intervient dans un contexte spécifique compte-tenu de la concession accordée en 1972 au conseil départemental de la Nièvre sur 58 kilomètres de ce canal et qui prendra fin le 31 décembre 2025. Les travaux pour arrêter les futures conditions d'exploitation de ces canaux, à l'échéance du contrat de concession, sont encore en cours. Dans ce contexte particulier, il a été jugé nécessaire de faire estimer par un expert tiers aux différentes parties prenantes l'état actuel des infrastructures sur l'ensemble du canal du Nivernais, y compris sur la partie concédée, afin de proposer les scénarios de réhabilitation des ouvrages avec les chiffrages correspondants, de conforter les estimatifs des coûts réalisés par VNF et de s'assurer de la soutenabilité financière des différentes options. Cette démarche est classique dans ce type de projet et ne saurait être interprétée comme un désengagement de VNF à réaliser ses missions.

Fermeture de la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges

9230. – 30 novembre 2023. – **Mme Marianne Margaté** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la fermeture de la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges par la SNCF. Cette ligne est inscrite au registre des lignes de desserte fine du territoire (LDFT). Aujourd'hui, elle est utilisée pour le transport de céréales de l'entreprise Cérésia qui exporte 50 000 tonnes de marchandises par an ainsi que par l'Association de jeunes pour l'exploitation de chemins de fer (AJECTA), qui gère le musée vivant du chemin de fer de Longueville. La fermeture de la ligne se traduit d'ores et déjà par des centaines de camions en plus sur les routes et cela va s'amplifier. Cet état de fait a des conséquences préjudiciables à la fois environnementales, économiques, de sécurité, de qualité de vie et engendrera des coûts en raison de la déformation de la chaussée qu'un passage accru de camions sur les routes induira forcément. Par ailleurs la communauté de communes du Provinois (CCP) a investi près de 200 000 euros pour valoriser l'aspect touristique de la ligne et mettre en place un projet de train touristique. L'AJECTA y travaille avec les collectivités concernées et tous les autres acteurs locaux depuis dix ans et a aussi investi 120 000 euros. Cette association est menacée de disparition avec cette fermeture de ligne. Du fait du manque d'entretien effectué par la SNCF, résultant d'un manque de financements pour ce type de ligne depuis de nombreuses années, ce tronçon nécessite une remise en état qui se chiffre selon un devis avancé par la SNCF à deux millions d'euros, somme qui est sans commune mesure avec les externalités extrêmement négatives résultant de sa fermeture et évoquées ci-dessus. Du fait que les pouvoirs publics ont décrété un certain nombre d'objectifs pour lutter contre le réchauffement climatique, comme le doublement de transport de fret par train d'ici 2030 (de 9 % à 18 %) ou encore l'augmentation de la fréquentation dans les trains de voyageurs (+ 17 % d'ici 2030 ; + 42 % en 2040) et enfin la neutralité carbone en 2050, le Gouvernement ne peut rester l'arme au pied quant à ce dossier. D'autant qu'en appui du conseil d'orientation des infrastructures (COI), l'État s'est engagé dans un programme de rétablissement des petites lignes ferroviaires. Pour ce dossier comme pour celui de la réouverture aux trafics ferroviaires de la ligne SNCF Coulommiers-La Ferté-Gaucher, le Gouvernement doit agir vite. En effet, le maintien de cette fermeture est extrêmement préjudiciable tant du point économique et environnemental que du point de vue du développement du tourisme et de l'attractivité de ce territoire de la Seine-et-Marne. De nombreux élus, dont le maire de Villiers-Saint-Georges et le maire de Provins, se sont exprimés en ce sens. Cette situation met aussi en relief l'intérêt que suscite chez de plus en plus d'entreprises le transport des marchandises par train. Elle lui demande par conséquent ce que l'État compte faire avec tous les acteurs concernés (SNCF, État, région Ile-de-France, Cérésia, élus locaux, AJECTA) en vue de mettre en oeuvre au plus vite tous les moyens nécessaires pour rouvrir cette ligne de manière pérenne.

Réponse. – Les lignes dites « capillaires fret », lignes du réseau ferroviaire accueillant uniquement du trafic fret, sont une composante essentielle du réseau ferré national. Elles contribuent à la desserte fine des territoires et sont la source de plus de 20% du fret ferroviaire. L'État a lancé depuis 2015 un plan d'actions de pérennisation de ces

lignes, dont le linéaire exploité représente plus de 2000 km actuellement. Ainsi, entre 2015 et 2020, l'État a consacré 10 Meuros par an au financement des investissements de régénération des infrastructures capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Les opérations ainsi cofinancées sur cette période par l'État ont permis de régénérer plus de 1000 km de lignes capillaires fret. Pour répondre au financement des nombreuses opérations à engager à court terme, l'État a mobilisé dans le cadre du plan de relance un montant complémentaire de 65 Meuros sur la période 2021-2022, en plus des 10 Meuros déjà consacrés annuellement à ces investissements. Cette enveloppe supplémentaire a permis de financer la régénération d'un linéaire de lignes dépassant les 600 km. Cet effort sera poursuivi et accentué dans le cadre des volets mobilité 2023-2027 des contrats de plan Etat-région (CPER). Cette intervention est toutefois conditionnée à la mobilisation et au soutien financier des autres acteurs, au premier rang desquels les régions, mais également les autres collectivités locales compétentes en matière de développement économique et les chargeurs. Concernant la ligne Provins-Villiers-Saint-Georges, le chargeur qui l'utilisait de longue date ne l'exploite plus depuis le début de l'année 2023. SNCF Réseau a décidé sa fermeture en septembre 2023 pour des raisons de sécurité, à la suite de la dégradation de la ligne. En l'absence d'un besoin avéré de desserte de fret ferroviaire sur cette ligne et en l'absence d'un tour de table bouclé avec les différentes parties prenantes, le financement d'études pour les travaux de régénération et de travaux d'urgence pour sa remise en exploitation n'a pas été inscrit au protocole CPER 2023-2027 en Île-de-France. La ligne est également utilisée par des trains touristiques en lien avec le musée vivant du chemin de fer de Longueville. Pour le maintien de cette ligne, une collectivité territoriale pourrait solliciter une demande de transfert de gestion ou de propriété. SNCF Réseau se tient à disposition pour toute information sur cette démarche.

Amélioration de la liaison ferroviaire entre Nantes et Paris

9288. – 7 décembre 2023. – **M. Didier Mandelli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Paris. À la suite de la décision prise par le Gouvernement le 17 janvier 2018 de mettre fin au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes au profit de l'aéroport Nantes-Atlantique, les différents acteurs institutionnels, économiques, de l'enseignement supérieur et de la recherche des Pays de la Loire ont proposé à l'État la conclusion d'un contrat d'avenir. C'est ainsi qu'un contrat d'avenir a été conclu le 8 février 2019 entre la région Pays de la Loire et l'État, comprenant 37 mesures. Le premier axe de ce contrat visait l'amélioration des mobilités par le développement des grandes infrastructures de transport, aéroportuaires, portuaires, ferroviaires et routières. Le projet n° 3 portait ainsi sur l'amélioration de l'axe Croizic-La Baule-Saint-Nazaire-Nantes-Angers-Le Mans-Paris avec pour objectif « d'améliorer, en termes de régularité, de fiabilité, de capacité et de temps de parcours, les relations vers et depuis Paris ». Aux termes de ce contrat, la liaison vers et depuis Paris devait faire « partie des 3 axes bénéficiant, au plan national, du nouveau mode de signalisation répondant aux standards européens, dits ERTMS 2, permettant de faire circuler plus de trains, d'augmenter leur régularité et d'améliorer l'offre pour les liaisons nationales et régionales ». Près de 4 ans plus tard, les études permettant la mise en place du ERTMS 2 sont toujours en cours. Aussi, il demande au Gouvernement de préciser le calendrier de déploiement du ERTMS 2, son coût et les modalités de répartition de son financement.

Réponse. – La signature du contrat d'avenir des Pays de la Loire le 8 février 2019 par le Premier ministre a permis de bâtir, dans le dialogue avec les élus locaux, une contractualisation spécifique avec la Région pour notamment renforcer l'attractivité et l'accessibilité de ses territoires, en développant les mobilités et les infrastructures de transport. S'agissant du volet ferroviaire, l'Etat s'attache à tenir tous les engagements pris dans le cadre du contrat d'avenir. En particulier, sur l'axe Nantes-Angers-Sablé, l'Etat est très attentif aux besoins d'amélioration des conditions de circulation et d'augmentation de la capacité de la ligne, en vue notamment du développement du service express régional métropolitain de Nantes. Le contrat d'avenir prévoyait la réalisation des études pour la mise en oeuvre du système européen de gestion de trafic des trains (ERTMS) sur la section de la ligne entre Sablé, Angers et Nantes entre 2019 et 2022. L'Etat a apporté sa part de financement à l'ensemble des études qui ont été lancées en 2022. L'effort financier de l'Etat sur cet axe sera prolongé avec les collectivités dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région (CPER) 2021-2027, avec le financement de la poursuite des études préalables puis de celles d'avant-projet pour un montant total de 12,3 Meuros, financé à hauteur de 75% par l'Etat. Les études préalables pour la mise en place de l'ERTMS dans la gare de Nantes seront également financées, pour un montant total de 1 Meuros, pris en charge à hauteur de 50% par l'Etat. Plus globalement, le plan national de déploiement de l'ERTMS à horizons cinq et vingt ans est en cours de construction par SNCF Réseau et l'Etat, conformément au règlement (UE) 2023/1695 du 10 août 2023 - STI « Contrôle commande et

signalisation ». Le calendrier de déploiement de l'ERTMS sur la ligne Nantes-Angers-Sablé sera déterminé en accord avec le plan national, en tenant compte des besoins et contraintes des territoires, dont le calendrier de renouvellement du matériel roulant de la Région.

Fermetures pour travaux de la ligne P du Transilien

9303. – 7 décembre 2023. – **M. Aymeric Durox** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la situation des usagers de la ligne P du Transilien, face aux fermetures pour travaux de celle-ci. En effet, ces fermetures, déjà nombreuses sur les dernières années, le seront encore plus au premier trimestre 2024. Par exemple, sur la branche Paris-Provins, qui dessert entre autres Verneuil-l'Étang, Nangis et Provins, le calendrier des travaux présenté le 14 novembre 2023 aux collectifs d'usagers prévoit un total de sept week-ends sur douze d'interruption totale ou partielle des circulations, dont cinq consécutifs fin janvier 2024 et tout le mois de février 2024. Il s'interroge sur la nature de ces travaux qui s'étirent et déplore les difficultés que ces multiples interruptions vont causer aux usagers, y compris pendant les vacances d'hiver, alors que ceux-ci endurent déjà l'absence de circulations le soir en semaine après 22 heures depuis plusieurs années. Il souhaite savoir quels sont les engagements que le Gouvernement compte prendre afin que les usagers retrouvent au plus tôt une desserte ferroviaire normale, indispensable aussi bien pour leur travail que pour leurs loisirs.

Réponse. – L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence d'Île-de-France Mobilités (IDFM). L'Etat, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices qui sont les seules compétentes pour décider, en lien avec la maîtrise d'ouvrage, des plages travaux retenues pour la modernisation des lignes de RER et Transilien. La bonne information des usagers affectés par les plages travaux relève également de la compétence d'IDFM, en lien avec les exploitants ferroviaires. Pour les lignes exploitées par SNCF-Transilien, l'information voyageurs en cas de travaux fait ainsi l'objet de dispositions et d'engagements précis encadrés par le contrat entre IDFM et SNCF Voyageurs pour la période 2020-2023. Les interruptions de circulations en soirée ou le week-end pour travaux sur la ligne P programmées au 1^{er} trimestre 2024 ont fait l'objet de concertations menées par IDFM avec le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, l'opérateur SNCF-Transilien, et les associations d'usagers de la ligne P. Les plages travaux dégagées sont notamment consacrées à la modernisation des infrastructures de cette ligne, et plus généralement à celle de l'axe Est du réseau ferroviaire francilien. Elles répondent à la nécessité de réinvestir fortement dans la rénovation du réseau ferré après des années de diminution. D'ici la fin du quinquennat, l'effort de régénération sera augmenté de 50% par rapport au montant de 3 Mdeuros par an actuellement investis en régénération et modernisation.

Électrification de la ligne ferroviaire reliant Meaux et La Ferté-Milon

9307. – 7 décembre 2023. – **Mme Marianne Margaté** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'électrification de la ligne ferroviaire reliant Meaux (77) et La Ferté-Milon (02). Dernière section de ligne ferroviaire non électrifiée d'Île-de-France, ce projet ancien est très attendu localement. Il répond aux enjeux climatiques mais surtout il améliorerait la régularité de cette branche de la ligne P du Transilien et la qualité de service due aux usagers. Cette électrification améliorerait également l'offre, rassurerait les acteurs socio-économiques du pays de l'Ourcq et préserverait les gares rurales, indispensables. S'ajoute à cela le fait qu'aujourd'hui peu d'agents des technicentres SNCF sont formés sur le matériel bimode diesel-électrique affecté à cette section de ligne et qu'il y a également peu de matériels de maintenance, ce qui ne manque pas de se répercuter négativement sur le service rendu aux usagers. L'électrification contribuerait ainsi à développer une offre de transports satisfaisante pour des territoires qui connaissent une augmentation de leur population. Ces habitants ont un besoin impératif de transports en commun fiables et de bonne qualité pour y construire durablement leurs projets de vie et de travail. Retards, suppressions de trains, correspondances ratées à la gare de Trilport... Les usagers dénoncent ces grandes difficultés quotidiennes et sont mobilisés pour ne pas voir mourir cette ligne. Projet soutenu par toutes les forces politiques du département de Seine-et-Marne et les élus des territoires traversés, les études et les travaux d'électrification ne se sont pas encore concrétisés. Les négociations en cours entre l'État et la région Île-de-France sur le volet « Mobilités » du contrat de plan État-région pour 2023-2028 devraient pourtant permettre de prendre les décisions nécessaires en vue de concrétiser cette électrification et de satisfaire ainsi les attentes locales légitimes. Elle lui demande ce que l'État compte faire en ce sens.

Réponse. – L'État accompagne les collectivités pour le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France via les contrats de plan Etat-Région (CPER). L'Etat engage plus de 2,56 Mdeuros d'investissements pour le volet mobilités - transports collectifs de la nouvelle contractualisation 2023-2027 du CPER Ile-de-France. La réalisation des travaux de régénération de la ligne ferroviaire reliant Trilport à La Ferté-Milon constitue un préalable à son électrification. Les négociations pour la nouvelle contractualisation CPER, menées par le préfet de région avec la Région, et les autres partenaires du projet, ont abouti à un accord sur le financement de la régénération de cet axe. Le maître d'ouvrage SNCF Réseau va ainsi pouvoir réaliser très prochainement les études d'avant-projet de son électrification.

Avenir de la voie ferrée Flamboin-Gouai-Montereau

9429. – 14 décembre 2023. – **Mme Marianne Margaté** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'avenir de la voie ferrée Flamboin-Gouai-Montereau en Seine-et-Marne. Délaissée depuis la fin des années 1980, la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau, d'une longueur de 27,7 kilomètres, a été partiellement réhabilitée de 2008 à 2011 pour un montant de 14 millions d'euros afin d'assurer un usage de fret ferroviaire à destination de plusieurs entreprises locales, dont des entreprises de matériaux de construction combinant fret ferré et fret fluvial de la Haute-Marne jusqu'aux abords de Paris. En 2009, le secrétaire d'État aux transports et le président de Réseau ferré de France (RFF) s'enthousiasmaient de la renaissance de cette ligne longtemps oubliée et de « ces projets innovants combinant des chaînes modales alternatives à la route ». Mais force est de constater aujourd'hui l'abandon de cette ligne laissant présager sa fermeture à court terme. Les flux de pondéreux acheminés par cette voie à ce jour par an sont d'environ 500 000 tonnes. Cela représente 227 trains à raison de 2 200 tonnes de train, ce qui équivaldrait à 15 000 camions si le transport devait se faire par la route ! Un transport par la route engendrerait également une émission de 4 000 tonnes de gaz à effet de serre supplémentaires. S'ajoute à cela le fait qu'un transport par la route produirait d'importants coûts pour la collectivité en raison de la déformation de la chaussée qu'un passage de dizaines de milliers de camions sur les routes aurait forcément comme résultat. Ce passage des camions se ferait à travers des dizaines de communes de Seine-et-Marne, ce qui produirait une importante altération de la qualité de vie des habitants de celles-ci. Ce passage par la route induirait également une remise en cause du modèle économique de ces entreprises et une augmentation des prix de cette matière première, indispensable à la construction de logements, notamment. Au sujet des entreprises concernées il est également à noter qu'elles sont fortement mobilisées en faveur de la sauvegarde de cette ligne et qu'ici comme dans d'autres endroits, en Seine-et-Marne notamment, cela met en relief l'intérêt que suscite chez de plus en plus d'industriels le transport des marchandises par train. Ils rejoignent ainsi les revendications qu'expriment un grand nombre d'acteurs à ce sujet, dont les syndicats, depuis de très nombreuses années. Plus généralement, du fait que les pouvoirs publics ont décrété un certain nombre d'objectifs pour lutter contre le réchauffement climatique, comme le doublement de transport de fret par train d'ici 2030 (de 9 % à 18 %) ou encore l'augmentation de la fréquentation dans les trains de voyageurs (+ 17 % d'ici à 2030 ; + 42 % en 2040) et enfin la neutralité carbone en 2050, le Gouvernement doit agir vite et fort quant à ce dossier de haute importance. Malgré ces impératifs écologiques et économiques les 40 millions d'euros pour les travaux nécessaires en vue du maintien de cette ligne ne sont pas encore programmés. Si elles ne le sont pas cette ligne fermera dans trois ans. Au vu du désastre écologique et économique décrit ci-dessus il serait insupportable qu'il en soit ainsi. C'est pourquoi elle lui demande que l'État inscrive la rénovation de cette ligne et les moyens afférents dans le volet transport du prochain contrat de plan État-région (CPER).

Réponse. – Les lignes dites « capillaires fret », lignes du réseau ferroviaire accueillant uniquement du trafic fret, sont une composante à part entière du réseau ferré national. Elles contribuent à la desserte fine des territoires et sont la source de plus de 20% du fret ferroviaire. L'État a lancé depuis 2015 un plan d'actions de pérennisation de ces lignes, dont le linéaire exploité représente plus de 2000 km actuellement. Ainsi, entre 2015 et 2020, l'État a consacré 10Meuros par an au financement des investissements de régénération des infrastructures capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Les opérations ainsi cofinancées sur cette période par l'État ont permis de régénérer plus de 1000 km de lignes capillaires fret. Pour répondre au financement des nombreuses opérations à engager à court terme, l'État a mobilisé dans le cadre du plan de relance un montant complémentaire de 65Meuros sur la période 2021-2022, en plus des 10Meuros déjà consacrés annuellement à ces investissements. Cette enveloppe supplémentaire a permis de financer la régénération d'un linéaire de lignes dépassant les 600 km. Cet effort sera poursuivi et accentué dans le cadre des volets mobilité 2023-2027 des contrats de plan Etat-région (CPER). Cette intervention est toutefois conditionnée à la mobilisation et au soutien financier des autres acteurs, les régions et les autres collectivités locales compétentes en matière de développement économique ainsi que les

chargeurs. Concernant la ligne Flamboin - Montereau, au regard du besoin de travaux mis en évidence par SNCF Réseau, la régénération de cette ligne a été inscrit au protocole entre l'État et la région Ile-de-France signé le 20 décembre 2023 portant sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027. Dans ce cadre, une étude préliminaire a d'ores et déjà été financée à 100% par l'État à la fin de l'année 2023, pour un montant de 63 keuros, pour définir les travaux à venir. Le coût total de l'opération est estimé aujourd'hui à 51 Meuros.

Situation des transports dans le département du Nord

9496. – 21 décembre 2023. – **M. Joshua Hochart** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'attractivité des transports ferroviaires dans le département du Nord. Le 7 décembre 2023, le ministre chargé des transports a annoncé une série de mesures pour essayer de contenir la hausse des prix des billets de train en 2024 pour les grandes lignes. Il l'interpelle concernant les trains régionaux qui vont également connaître une augmentation tarifaire. Le train est un moyen de transport plus écologique que la voiture. Or, il est beaucoup moins populaire, moins pratique et moins abordable financièrement. Dans les Hauts-de-France, et plus particulièrement dans le Nord, le prix des billets devrait augmenter de 5 %. Cette nouvelle augmentation va impacter le pouvoir d'achat des Nordistes déjà bien trop fragilisé. Le ministre chargé des transports a annoncé la possibilité de lancer un pass TER national, sur le modèle allemand, autour des 49 euros par mois, pour que les Français puissent utiliser l'ensemble des transports régionaux sur le territoire national. Il lui demande comment il compte mettre en place ce pass sans impacter les budgets des conseils régionaux en charge des mobilités ferroviaires. Par ailleurs, le manque d'entretien du réseau ferroviaire additionné à des choix contestables de certains dirigeants de SNCF fait peser un risque important d'augmentation du prix du billet dans les années à venir. Ainsi, en six ans, les concours publics de l'État et des conseils régionaux versés à la SNCF ont été augmentés de 20 milliards d'euros. Il lui demande aussi quelles mesures il compte prendre pour éviter de nouveaux dérapages budgétaires et ainsi éviter à l'avenir une nouvelle augmentation des tarifs des billets.

Réponse. – Le Gouvernement est attentif à l'accessibilité des tarifs des transports ferroviaires pour tous les Français. En application de l'article L. 2121-3 du code des transports, les régions sont les autorités organisatrices compétentes pour l'organisation des services de trains express régionaux (TER). A ce titre, elles fixent la tarification du service et sont libres de proposer des offres tarifaires avantageuses, ce qui est le cas dans de nombreuses régions. Par ailleurs, comme annoncé par le Président de la République début septembre 2023, l'Etat et les régions viennent de lancer la commercialisation d'un « Passe Rail » pour les jeunes cet été. Vendu au prix de 49 euros, ce titre réservé aux jeunes âgés de 16 à 27 ans, quelle que soit leur nationalité, permettra de découvrir la France en train cet été de manière illimitée sur le réseau régional et Intercités. Enfin, pour ce qui le concerne, l'Etat a gelé les grilles tarifaires sur les lignes de train d'équilibre du territoire (TET) de jour et de nuit qui relèvent de sa responsabilité.

Ponts de l'Oise

9499. – 21 décembre 2023. – **M. Édouard Courtial** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la détérioration des ponts dans le département de l'Oise. En effet, une alerte a été émise sur les petits et grands ponts qui font l'objet d'une surveillance renforcée. Parmi les 684 ponts, 15 font actuellement l'objet d'un diagnostic élargi tandis que d'autres doivent être intégralement reconstruits. Or, le programme national des ponts mis en place par l'État ne couvre malheureusement pas toutes ces infrastructures. Pourtant, sans participation de l'État, les collectivités locales concernées ne peuvent faire face seules au coût financier que ces investissements représentent. Aussi il lui demande de lui indiquer si une enveloppe financière pourra être dégagée afin d'accompagner les collectivités locales concernées.

Réponse. – Avec le programme national ponts, l'État mène un effort sans précédent pour appuyer les plus petites communes dans la gestion de leurs ouvrages d'art en : permettant le recensement et l'évaluation des ouvrages des plus petites communes avec établissement de leur carnet de santé ; permettant de subventionner les travaux de remise en état des ouvrages les plus dégradés. Sur les 679 communes que compte le département de l'Oise, 636 sont éligibles au dispositif soit 93 %. 115 communes se sont portées volontaires au premier programme de recensement, et 271 ouvrages ont été évalués. 32 communes supplémentaires ont demandé à bénéficier du recensement et de l'évaluation de leurs ouvrages. Les mêmes 636 communes sont éligibles à bénéficier d'une aide

au titre du programme de travaux, pouvant aller jusqu'à 60 % du montant des études et travaux. Ce guichet initialement doté de 35 Meuros a été abondé fin 2023 de 20 Meuros supplémentaires. A ce jour et à la connaissance des services de l'Etat, aucun dossier de demande de subvention pour les travaux de remise en état ou de reconstruction n'a été déposé dans l'Oise. Le Gouvernement ne peut qu'inciter les communes qui le souhaitent à soumettre un dossier, en particulier pour les ouvrages qui, à l'issue de l'évaluation, présenteraient des défauts majeurs.

Réalisation du projet de ligne de train de nuit reliant Paris à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et à Bourg-Saint-Maurice

9524. – 21 décembre 2023. – **M. Cyril Pellevat** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur la réalisation du projet de ligne de train de nuit reliant Paris à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et à Bourg-Saint-Maurice. Le train de nuit représente un moyen de déplacement écologique et indispensable pour reconnecter les territoires éloignés. Il est tout particulièrement un atout pour les territoires de montagne qui attirent de nombreux visiteurs. Le rapport gouvernemental de 2021 sur les trains d'équilibre du territoire préconisait de ce fait la création de 20 nouvelles lignes de trains de nuit d'ici à 2030, parmi lesquelles une ligne reliant Paris à Saint-Gervais et à Bourg-Saint-Maurice. De même, l'achat de 600 voitures couchettes était préconisé dans ledit rapport. Toutefois, le Président de la République est revenu sur cette ambition l'année dernière en indiquant prévoir l'ouverture de 10 lignes d'ici 2030, contre 20 proposées dans le rapport gouvernemental. Cette modification substantielle soulève naturellement des interrogations quant aux raisons de cette baisse d'ambition et quant au maintien des projets de liaisons entre Paris et Saint-Gervais et Bourg-Saint-Maurice. Par ailleurs, le cap de 2030 apparaît difficile à atteindre. La construction de matériel neuf prend 5 à 8 ans, or, elle n'est à ce jour toujours pas financée. Le 17 juillet 2023, l'État a publié un appel d'offre visant uniquement « le renouvellement du matériel » et non pas la création de nouvelles lignes. Cela reviendrait à réduire l'ambition initiale par 4 en commandant seulement 150 voitures. Ainsi, il lui demande de bien vouloir lui exposer les raisons ayant conduit le Président de la République à revoir à la baisse les ambitions du rapport gouvernemental. D'autre part, il lui demande si le projet de train de nuit entre Paris et Saint-Gervais et Bourg-Saint-Maurice sera bien maintenu et, si tel est le cas, les moyens qu'il compte engager pour concrétiser l'ouverture spécifique de cette ligne d'ici à 2030, mais aussi, plus largement, des autres lignes préconisées dans le rapport.

Réponse. – Le train de nuit peut constituer, parmi les différents modes de transport, une réponse à la fois écologiquement vertueuse et socialement accessible, aux enjeux d'un aménagement équilibré des territoires. Dans le prolongement de la transmission au Parlement de l'étude sur le développement de nouvelles offres de trains d'équilibre du territoire prévue par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, l'action du Gouvernement s'est traduite par l'ouverture de trois nouvelles lignes de nuit Paris-Nice, Paris-Tarbes-Lourdes et Paris-Aurillac. Si l'étude évoque la perspective à long terme d'un réseau comprenant une vingtaine de lignes de nuit intérieures nécessitant 345 voitures et une quarantaine de locomotives, elle met également en avant la nécessité d'un phasage dans le déploiement des lignes de nuit, soulignant que la question de l'ordonnancement de la montée en puissance des offres est un enjeu structurant de son succès. C'est dans cette logique qu'est d'abord envisagé la pérennisation des lignes existantes, puis une éventuelle phase de 10 lignes de nuit, comprenant les lignes existantes. D'autres phases pourraient être mises en oeuvre par la suite. Aujourd'hui, la priorité est d'assurer le remplacement du matériel roulant utilisé, qui atteint plus de 45 ans et n'est plus en mesure de répondre aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité. Le renouvellement du matériel roulant, dont le Gouvernement est en train d'étudier les modalités, concernera en premier lieu les lignes de nuit existantes. Une réflexion pourra être menée ultérieurement sur la mise en service de nouvelles dessertes de nuit à l'issue de cette première phase.

Accès des usagers les plus démunis aux réductions tarifaires dans les transports publics à Paris

9601. – 28 décembre 2023. – **M. Ian Brossat** interroge **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur l'application de l'article 1^{er} J du projet de loi « pour contrôler l'immigration, améliorer l'intégration », adopté définitivement le 19 décembre 2023. Cet article prévoit la suppression des réductions tarifaires dans les transports publics à Paris et en Île-de-France pour les bénéficiaires de l'aide médicale d'État (AME). Cette mesure suscite des inquiétudes légitimes. Elle aura des répercussions significatives sur des aspects cruciaux de la vie quotidienne de ces Parisiens, compromettant leur accès aux soins, à l'éducation et à d'autres droits fondamentaux. Elle entre en contradiction avec les

dispositions de l'article 123 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, connue sous le nom de loi « SRU » adoptée grâce à un ministre communiste des transports, de l'équipement et du logement. Conformément à cet article, les personnes les plus démunies, dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, ont le droit de bénéficier d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % pour accéder aux transports publics urbains, indépendamment de leur lieu de résidence. En outre, la Constitution de la 5^{ème} République prévoit une égalité d'accès aux services publics pour toutes les personnes en situation de précarité. Ainsi, il lui demande donc de quelle manière il compte maintenir les réductions tarifaires dans les transports publics urbains au bénéfice des usagers parisiens les plus démunis. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – L'article 1^{er} J du projet de loi « pour contrôler l'immigration, améliorer l'intégration », introduit par un amendement sénatorial lors de l'examen du texte par la commission des lois du Sénat, visait à modifier l'article L. 1113-1 du code des transports afin d'écarter du bénéfice d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport les personnes ne résidant pas sur le territoire français de manière régulière au regard de la législation sur le séjour des étrangers en France. Cette disposition a été censurée par le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2023-863 DC du 25 janvier 2024.

Difficultés sur la ligne de train de nuit Paris-Rodez

9602. – 28 décembre 2023. – **M. Jean-Claude Anglars** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur les nombreuses perturbations que connaît le train de nuit Paris-Rodez, depuis quelques mois, avec au moins 50 suppressions depuis l'été, souvent annoncées au dernier moment. Cette situation va à l'encontre de la communication gouvernementale sur les trains de nuit, que ce soit l'ouverture de la ligne Paris-Berlin, ou même l'Intercités de nuit Paris-Aurillac, qui vient d'être inauguré avec une communication importante. De leur côté, les usagers de l'Intercités Paris-Rodez déplorent eux des annulations quasi systématiques depuis plusieurs semaines et font part de leur profond mécontentement ainsi que de leurs interrogations. Les raisons avancées par la SNCF pour expliquer la situation sont multiples, comme d'habitude, entre tension sur le parc locomotives, choc avec le gibier, et état des voies. Ces raisons sont cependant insuffisantes. Il lui demande donc d'apporter des explications précises sur les difficultés actuelles de la ligne Paris-Rodez et sur les solutions à mettre en oeuvre pour les solutionner et, enfin, assurer un service de qualité pour les usagers.

Réponse. – Dans le cadre du schéma directeur de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT), un programme de modernisation est prévu d'ici à 2026 pour améliorer les performances, avec un investissement de l'État à hauteur de 257 millions d'euros. Dans le même temps, des travaux de régénération entièrement financés par SNCF Réseau sont réalisés jusqu'en 2026, afin de remettre à niveau l'infrastructure pour un montant total de 1,6 Md€. En 2024, les travaux ont lieu notamment autour de Limoges, entre Limoges et La Souterraine et entre Limoges et Uzerche. Du fait de ces travaux, l'exploitation des trains de nuit à destination de Rodez, Albi et Aurillac est temporairement mutualisée avec des TET de jour en début et fin de journée, ce qui peut amener à des horaires décalés par rapport au service nominal. Les annulations qui ont eu lieu à la fin de l'année 2023 sont essentiellement dues à des difficultés de maintenance des locomotives diesel qui tractent les voitures entre Brive et Rodez. En effet, ces derniers mois, les enrayements dus à la chute de feuilles ainsi que les incidents nombreux sur les voies ont généré une surcharge dans les centres de maintenance habituels. De plus, le parc roulant de matériel thermique adapté aux trains de voyageurs est limité en quantité, avec de faibles marges de manœuvre pour l'exploitation des lignes. L'État, en tant qu'autorité organisatrice des trains de nuit, a financé la location d'une locomotive supplémentaire à Brive, qui vient ainsi renforcer le parc de locomotives utilisé pour les dessertes de Rodez, Albi et Aurillac. Les recherches de locomotives supplémentaires se poursuivent en parallèle. Fort du constat que le matériel actuellement utilisé est ancien, et ne répond plus aux attentes des usagers en matière de services, de confort et d'accessibilité, les services de l'Etat travaillent sur des modalités de renouvellement.

RER D

9727. – 18 janvier 2024. – **M. Pierre Barros** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la situation préoccupante des transports publics franciliens. Les usagers de nombreuses lignes de métro et de RER rencontrent de grandes difficultés, aggravées par la pénurie récurrente de

personnels et les difficultés de recrutement. La ligne D du RER n'est pas épargnée par ces défaillances. Les habitants du département du Val-d'Oise sont extrêmement pénalisés. Un rapport de la Cour des comptes consacré à la « qualité de service du réseau express régional (RER) en Île-de-France » éclaire sur les dysfonctionnements rencontrés. Selon cette étude, la ponctualité de la ligne D n'a cessé de baisser au fil des années 2010, notamment sur la branche Nord. Les engagements pris par la SNCF de réduire les retards de 25 % pour atteindre un objectif de régularité de 90 % ne sont toujours pas respectés. La ligne D affiche aujourd'hui un taux de ponctualité de 85 %. Le mois d'octobre 2023 a été particulièrement pénible. D'après les chiffres mis à disposition par l'association d'usagers SaDur, 41 trains ont été supprimés en moyenne sur ce dernier mois, contre 34 en octobre 2022. Il est impensable de se satisfaire de ce constat. Le faire reviendrait à abandonner à leur sort des millions de Franciliens qui utilisent quotidiennement ce réseau de transports. Cette situation n'empêche cependant pas Île-de-France mobilités (IDFM) de proposer une hausse du passe Navigo à 86,40 euros pour le 1^{er} janvier 2024. Cette augmentation est injustifiée, tant la qualité de service offerte est usagers s'est dégradée. Ces derniers ne doivent pas payer l'explosion de la dette d'IDFM, passée de 2 milliards d'euros en 2018 à près de 13 milliards d'euros selon les estimations pour 2024. D'autres sources de financements sont envisageables, en taxant un peu plus les grandes entreprises ou les transactions immobilières, ou encore via une baisse de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)... Enfin, l'ouverture progressive des transports publics franciliens à la concurrence achèvera de détruire les transports publics franciliens. Il lui demande donc de détailler les mesures à prendre d'urgence pour améliorer de manière significative la situation des transports publics franciliens et trouver de nouvelles sources de financement de ces derniers qui ne reposeraient plus uniquement sur la contribution des usagers ou des collectivités locales. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – L'extension et la modernisation des transports collectifs franciliens requièrent un financement à long terme. Cet engagement du Gouvernement s'est traduit par la signature, en septembre 2023, d'un protocole État-Île-de-France mobilités (IDFM) qui donne les moyens financiers nécessaires à l'équilibre du financement des transports d'Île-de-France pour la période 2024-2031 tout en veillant à ce que l'effort soit partagé entre les financeurs par l'activation des leviers fiscaux, tarifaires et contributaires. À cette fin, les entreprises, les collectivités territoriales, les usagers et les touristes sont mis à contribution. L'engagement de l'État se décline dans la loi de finances pour 2024 qui prévoit une revalorisation de +0,25 point en zone centrale du taux plafond du versement mobilité dû par les entreprises de plus de dix salariés ainsi que la création d'une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour perçue en Île-de-France et affectée à IDFM. Pour sa part, IDFM s'est engagée à financer l'exploitation du réseau historique et des lignes du Grand Paris Express ainsi que les coûts liés aux renforts d'offre pour les Jeux olympiques et paralympiques 2024, en ajustant, chaque année, les sources de financement à sa disposition. IDFM a ainsi augmenté les prix des titres de transport au 1^{er} janvier 2024. L'abonnement mensuel Navigo s'élève à 86,40 €, soit une augmentation de +2,73 %, limitée à la hausse de l'inflation. Les contributions des collectivités membres d'IDFM ont également été réévaluées sur la base des projections d'inflation. Par ailleurs, après avoir investi plus de 2,3 Md€ pour les transports collectifs sur la période 2015-2022 – dont 192 M€ pour la ligne RER D, l'État va de nouveau engager plus de 2,5 Md€ d'investissements dans le cadre du contrat 2023-2027. L'État cofinance notamment les adaptations des infrastructures nécessaires à l'exploitation des nouvelles rames de la ligne D, dont la mise en service commerciale est prévue de façon progressive à partir de 2024. L'État cofinance également le projet NExTEO RER B-D de modernisation du système de signalisation et de contrôle-commande de ces lignes, devant permettre d'améliorer sensiblement leur qualité de service à l'horizon 2030.

Circulation de transit à Melun et en forêt de Fontainebleau

9739. – 18 janvier 2024. – **M. Aymeric Durox** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la nécessité de limiter drastiquement la traversée de poids lourds dans la ville de Melun et la forêt de Fontainebleau. Chaque jour, en effet, plus de 90 000 véhicules, dont 4 000 poids lourds, empruntent les routes pour se rendre du nord de l'agglomération vers le sud et inversement. Il souligne que la traversée quotidienne de la forêt de Fontainebleau et de la ville de Melun par des milliers de poids lourds entraînent des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques insupportables pour les riverains comme pour la faune et la flore. Il est important de savoir que des axes de contournement existent, mais qu'ils supposent soit une modification du régime des voies soit le déplacement de péages. Les élus des territoires demandent de mener une politique volontariste dont notre biodiversité et nos concitoyens ont tant besoin. Il n'est pas discuté que la quasi-totalité des routes départementales traversant la forêt de Fontainebleau et Melun jouent un rôle économique important, et ont à ce titre le statut de routes à grande circulation. La création d'un

contournement de Melun viendrait aggraver cette situation en créant un véritable appel d'air sur l'axe Nord-Sud. Il avance donc que la solution se trouverait sans doute plus au nord de Melun. En ce qui concerne le trafic de transit, il est avéré que les poids lourds choisissent cet itinéraire pour éviter le péage des Eprunes, situé à proximité. Ce péage leur permettrait pourtant de récupérer l'A6. Pour répondre à une logique purement financière, les poids lourds traversent ces zones urbaines et forestières par des voies inadaptées, ce qui pose des problèmes de sécurité et de pollution. Il demande quelles sont les mesures concrètes que le Gouvernement envisage pour réduire ce trafic et quelles solutions pourraient être étudiées, comme en particulier le déplacement du péage des Éprunes, par l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) conjointement avec l'inspection générale des finances (IGF). – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – La direction départementale des territoires de Seine-et-Marne conduit actuellement des études visant à objectiver le trafic des véhicules légers et poids lourds dans le secteur considéré et notamment dans la traversée de Melun, ainsi que les phénomènes de congestion constatés, en vue de dégager des solutions à même d'y remédier. En tout état de cause, l'hypothèse du déplacement du péage des Eprunes, situé sur l'autoroute A5, ne semble pas opportune dans la mesure où le fait de rendre gratuits des trajets aujourd'hui payants devrait nécessairement se traduire, en vue de préserver l'équilibre économique de la concession de la société APRR, par une hausse des tarifs de péage sur d'autres trajets de son réseau. Or, une telle hausse de péage ne se traduirait par aucune contrepartie directe en termes de service rendu pour les usagers concernés, ce qui irait à l'encontre de l'appréciation par le juge administratif du principe de proportionnalité, telle qu'illustré par la récente jurisprudence de janvier 2023 du Conseil d'Etat concernant le contournement ouest de Montpellier. Il est à noter par ailleurs que dans le cadre du plan d'investissement mobilités contractualisé début 2023 avec la société APRR, il est prévu à l'horizon 2028 la réalisation d'un programme de travaux structurants sur la section de l'autoroute A6 située au sud de la RN104 - dite la Francilienne. Ces travaux comprendront notamment l'amélioration du point d'échange entre l'A6 et la RN104 et la mise en place d'un système de régulation dynamique des vitesses en vue de fluidifier le trafic sur cette section et la rendre ainsi plus attractive.

Hausse des tarifs des péages réclamés par SNCF réseau pour faire rouler les TER

9746. – 18 janvier 2024. – **M. Guislain Cambier** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique** concernant la hausse des tarifs des péages réclamés par SNCF Réseau pour faire rouler les trains du réseau de transport express régional (TER). C'est une augmentation des péages ferroviaires que sept régions de France contestent devant le Conseil d'État, décision validée par l'autorité de régulation des transports (ART) en février 2023. Une demande d'annulation de l'avis de l'ART est faite, ainsi que celle des nouvelles dispositions tarifaires de SNCF Réseau... un non-sens de faire peser sur les régions une telle charge supplémentaire, à l'heure où il faut développer le train et le rendre moins cher par rapport à l'avion. Pour les Hauts-de-France, c'est une hausse de 8 % en 2024 des tarifs de péage exigés par rapport à 2023. Il lui demande de bien vouloir procéder à un examen d'une remise à plat du financement du transport ferroviaire en France et de revoir le système des péages français qui sont les plus chers en Europe. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – En décembre 2022, une hausse des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le cycle tarifaire 2024-2026 a été décidée par le conseil d'administration de la société SNCF Réseau. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le cycle tarifaire 2024-2026 ont ainsi été augmentées d'environ 8 % en 2024 pour les services conventionnés de transports de voyageurs. Celle-ci est appliquée pour répondre en partie aux effets de l'inflation qui touchent particulièrement le secteur ferroviaire. Cette hausse s'avère nécessaire pour maintenir le niveau des investissements de régénération et de modernisation du réseau ferré national. De plus, les coûts complets totaux du réseau ne sont actuellement pas couverts par les recettes tarifaires appliquées, y compris en comptabilisant le versement de la redevance d'accès, redevance acquittée par l'État pour les services conventionnés hors Ile-de-France en complément des redevances prises en charges par les régions. Cette hausse a été validée par l'autorité de régulation des transports en février 2023. Les redevances d'accès des trains régionaux, prises en charge par l'État, ont subi la même évolution : l'effort pour le réseau ferroviaire est donc partagé. Par la décision du 5 mars 2024, le conseil d'État a annulé la tarification d'utilisation du réseau ferré national pour 2024 avec effet différé au 1^{er} octobre prochain, jugeant que la société SNCF Réseau n'a pas respecté la procédure prévue pour la détermination des redevances dues par les régions pour faire circuler les trains express régionaux, sans

toutefois remettre en cause le niveau de la hausse. SNCF Réseau a relancé en conséquence une nouvelle procédure de fixation de ces redevances. Enfin, il est utile de préciser que selon le rapport annuel de l'autorité de régulation des transports sur le marché européen du transport ferroviaire en 2021 paru en juin 2023, s'appuyant sur les données de l'independent regulator's group-rail (IRG-Rail), le niveau des péages payés par les régions pour la circulation des trains régionaux se situe légèrement au-dessus de la moyenne européenne, mais est relativement proche de celui observé en Allemagne et reste inférieur aux péages enregistrés en Espagne et au Royaume-Uni.

Motifs de la création de la « fondation ATMB »

9985. – 8 février 2024. – **M. Loïc Hervé** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur la création récente par la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB) d'une fondation, abritée par la Fondation de France. Lancée le 27 novembre 2023, cette fondation vise à soutenir des projets d'aide à la mobilité locale. Alors que l'ATMB, détenue majoritairement par l'État et les collectivités territoriales, assure une mission de service public, il lui demande comment il a pu accepter la création d'une telle fondation et quelles en sont les véritables motifs (optimisation fiscale notamment). Même si ses intentions sont apparemment louables, il demande pourquoi la société ATMB n'investit pas davantage dans l'environnement ou une baisse significative de ses tarifs ce qui éviterait aux usagers de la route d'emprunter des routes départementales traversant des communes plutôt que les sections autoroutières. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Depuis 1995, la société autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB) soutient des associations actives dans les secteurs de la culture, du sport, de l'environnement et du handicap. Depuis 2019, ATMB a mis en place une politique de mécénat en faveur de plusieurs associations qui luttent contre la précarité d'accès à la mobilité, qui touche 17% de la population de la Haute-Savoie. En 2023, la fondation ATMB est créée sous le patronage de Fondation de France avec pour mission spécifique d'œuvrer pour la mobilité solidaire pour les habitants du territoire qui rencontrent des difficultés à se déplacer. L'objectif de la fondation ATMB est de donner accès à tous à la mobilité afin de favoriser l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la culture et au sport. La mission de la fondation s'inscrit donc dans la raison d'être de la société, au sens de l'article 1835 du Code civil, qui est d'« agir pour la mobilité de demain en concevant et exploitant des infrastructures performantes et durables, en développant des services innovants avec comme objectif de contribuer à l'attractivité des territoires desservis, à l'effort de décarbonation et de réduction de l'empreinte environnementale ». La création de cette fondation ne répond donc en aucun cas à un objectif d'« optimisation fiscale », les versements réalisés par ATMB bénéficiant, comme pour toute fondation, des avantages fiscaux de droit commun. Par ailleurs, dans le cadre du 8ème avenant à la convention de concession passée entre l'Etat et la société concessionnaire, approuvé par décret n° 2020-1515 du 2 décembre 2020, ATMB conduit des projets d'aménagement de son réseau en faveur de l'amélioration de la mobilité et de la sécurité des usagers, ainsi que des projets en faveur de l'environnement. Le contrat comprend ainsi la réalisation de projets tels que la protection des zones de captage d'eau potable, la réalisation d'éco-ponts, de passerelles piétonnes, de parkings de covoiturage, et d'aménagement en faveur des mobilités douces.

Augmentation de la tarification des péages autoroutiers

10062. – 8 février 2024. – **M. Loïc Hervé** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** sur l'augmentation des péages autoroutiers au 1^{er} février 2024. En Haute-Savoie, Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB), concessionnaire de l'autoroute blanche (A40), a annoncé une hausse 3,23 %. En 2023, une révision de 5,39 % des tarifs avait déjà été appliquée. Ces révisions interviennent conformément aux modalités de calcul définies dans le contrat de concession entre l'État et le concessionnaire. Elles se basent notamment sur le taux d'inflation constaté sur la période de référence concernée et la répercussion de l'inflation sur la réévaluation des prix peut atteindre 70 %. Au regard des difficultés économiques que connaissent de nombreux citoyens et des superprofits dégagés par les sociétés autoroutières, il lui demande s'il entend mener des contrôles indispensables dans le cadre de ces concessions autoroutières et entreprendre de renégocier ces contrats pour un meilleur partage des recettes entre actionnaires, usagers et l'État. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – Les tarifs de péage autoroutiers sont réévalués tous les ans au premier février sur le fondement des articles 25 des contrats de concessions validés par décret en conseil d'Etat, qui prévoient les évolutions maximales applicables. Celles-ci dépendent principalement de l'évolution des prix à la consommation hors tabac d'octobre à

octobre, qui a été de plus 3,9 % en 2023 et de plus 6,3 % en 2022, soit sensiblement plus que les hausses moyennes de tarif de péage autoroutiers sur les périodes concernées. C'est en particulier le cas pour les péages de la société d'autoroutes et tunnel du Mont Blanc (ATMB) dont les tarifs ont moins crû que l'inflation en 2023 et en 2024. Dans le cas particulier d'ATMB, l'évolution contractuelle pour les années 2023 et 2024 était de 75 % de l'inflation plus 0,33 %. Le terme additionnel de 0,33 % a pour objet de compenser une partie des investissements consentis par le concessionnaire ATMB dans le cadre du contrat d'entreprise couvrant la période 2021-2025, à savoir des aménagements en faveur des mobilités douces, des aménagements environnementaux, ainsi que des aménagements de sécurisation du réseau autoroutier. Le principe et le montant des hausses tarifaires annuelles de concessionnaires autoroutiers font parties de l'équilibre économique des contrats. Les services de l'Etat, et en particulier ceux de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités et de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, procèdent chaque année à un contrôle minutieux des propositions tarifaires des sociétés concessionnaires pour s'assurer qu'elles sont, en tout point, conformes aux stipulations contractuelles.

Situation des bateliers

10114. – 15 février 2024. – **Mme Marie-Claude Lermytte** attire l'attention de **M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires** à propos de la situation des bateliers de la région des Hauts de France confrontés à une situation exceptionnelle. Les inondations, les crues et généralement les intempéries ont entraîné des situations dramatiques tant sur le plan humain, financier, professionnel, environnemental. C'est le cas des bateliers dont on parle peu alors qu'ils traversent une situation grave. Le débordement des rivières a interrompu la navigation sur certaines portions de canaux. Les bateliers ne peuvent plus naviguer, en toute sécurité, en raison du niveau de l'eau et dans les conditions techniques requises. Aucun dispositif d'aide par l'État n'est prévu alors même que les assurances n'indemnisent pas dans cette situation. Par ailleurs, le mécanisme des Voies navigables de France ne prévoit pas non plus la rubrique crue dans le cadre des indemnités. Les bateliers sont dans une situation très difficile : sans navigation il n'y a pas de revenus. De 12 000 bateliers dans les années 1980, le nombre de marins avoisine aujourd'hui les 3 500 navigants, le double en incluant les professionnels du tourisme. Elle lui demande si un dispositif d'indemnisation est à l'étude et si une rencontre avec ces professionnels peut être organisée. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – À la suite du premier épisode de crue de novembre, le Gouvernement a mis en place des aides transversales ouvertes à toutes les entreprises relevant du plan de continuité d'activité, ces aides ont été ouvertes aux bateliers. Le remboursement des péages fluviaux acquittés auprès de Voies navigables de France pour les deux crues a été décidé pour les bateliers bloqués sur l'axe Dunkerque Cuinchy et sur la Lys. Le Gouvernement a de plus instauré un dispositif d'indemnisation inédit par le décret n° 2024-86 du 7 février 2024 portant création d'une aide pour les entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques résultant des inondations dans le Nord et le Pas-de-Calais en novembre 2023 et janvier 2024. Ce dispositif, initialement plafonné à 5 000 euros et lié aux déclarations de catastrophe naturelle, a été ouvert aux bateliers bloqués dans la zone de crue et dont la résidence fiscale est établie en France. Depuis le plafond de l'aide pour les bateliers a été porté à 20 000 euros et le seuil de perte de chiffre d'affaires sur la période à justifier a été abaissé de 50 % à 30 %. Le ministre délégué chargé des transports a rencontré à Béthune le 3 mai 2024 les représentants de l'association UNIFLUV qui défendent les intérêts des bateliers affectés par les intempéries dans le Nord et le Pas de Calais pour échanger avec eux sur les dispositifs d'indemnisation en place. À plus long-terme, le gouvernement va examiner la mise en place de dispositifs protégeant les bateliers contre des événements climatiques affectant leur activité. La nature de leur métier ne leur permet en effet pas aujourd'hui d'accéder à des contrats d'assurance pour pertes d'exploitation en cas de catastrophe naturelle. Ces réflexions seront menées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale fluviale qui est actuellement en cours.

Situation des bateliers des Hauts-de-France

10237. – 22 février 2024. – **M. Guislain Cambier** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, concernant la situation des bateliers des Hauts-de-France, grands oubliés des inondations successives qui ont touché le Nord de la France. Les bateliers réclament une aide d'urgence pour compenser les pertes liées à la fermeture des écluses lors des inondations qui ont touché les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Certains sont restés plus d'un mois sans revenu, alors que leurs bateaux se sont retrouvés bloqués. Eux-aussi pénalisés par les crues historiques qui ont

touché à plusieurs reprises ces deux départements, ils demandent à pouvoir bénéficier d'un fonds d'indemnisation pour compenser des journées forcées d'immobilisation. Avec la fermeture des écluses pour préserver les habitants sinistrés, une soixantaine d'entre eux se sont retrouvés bloqués avec bateaux et marchandise jusqu'à quatre semaines en novembre 2023, puis même scénario pour une quarantaine d'entre eux à nouveau deux semaines en janvier 2024. Ce manque à gagner n'est pas pris en charge par les assurances. Leur trésorerie est tombée à zéro. Face à cette situation qui met en péril le transport fluvial et la filière de la batellerie durement touchée, il lui demande de prévoir une indemnisation rapide avec un fonds d'urgence à l'attention des bateliers, faisant ainsi preuve de solidarité durant ces épisodes de catastrophes naturelles successives qui les frappent.

Réponse. – À la suite du premier épisode de crue de novembre, le Gouvernement a mis en place des aides transversales ouvertes à toutes les entreprises relevant du plan de continuité d'activité, ces aides ont été ouvertes aux bateliers. Le remboursement des péages fluviaux acquittés auprès de Voies navigables de France pour les deux crues a été décidé pour les bateliers bloqués sur l'axe Dunkerque Cuinchy et sur la Lys. Le Gouvernement a de plus instauré un dispositif d'indemnisation inédit par le décret n° 2024-86 du 7 février 2024 portant création d'une aide pour les entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques résultant des inondations dans le Nord et le Pas-de-Calais en novembre 2023 et janvier 2024. Ce dispositif, initialement plafonné à 5 000 euros et lié aux déclarations de catastrophe naturelle, a été ouvert aux bateliers bloqués dans la zone de crue et dont la résidence fiscale est établie en France. Depuis le plafond de l'aide pour les bateliers a été porté à 20 000 euros et le seuil de perte de chiffre d'affaires sur la période à justifier a été abaissé de 50 % à 30 %. À plus long terme, le gouvernement va examiner la mise en place de dispositifs protégeant les bateliers contre des événements climatiques affectant leur activité. La nature de leur métier ne leur permet en effet pas aujourd'hui d'accéder à des contrats d'assurance pour pertes d'exploitation en cas de catastrophe naturelle. Ces réflexions seront menées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale fluviale qui est actuellement en cours.

Contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée

10531. – 7 mars 2024. – **M. Jean-Claude Tissot** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports**, sur le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée (CVCB). L'article L. 228-2 du code de l'environnement, modifié par l'article 61 de loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dispose que, lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines, des itinéraires cyclables doivent être mis en place. Or, certaines collectivités territoriales sont confrontées à des difficultés ne permettant pas le déploiement des aménagements exhaustivement énumérés par cet article. Dans ce type de cas, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), dans une fiche de la collection « vélo » de 2017, recommande l'installation de CVCB lorsque « l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné ». La mesure 17 du comité interministériel sur la sécurité routière du 17 juillet 2023 avait pour objectif de préciser le contexte d'emploi des CVCB. Dans une réponse publiée le 5 octobre 2023 à la question n° 7521 d'une sénatrice, le Gouvernement avait indiqué que « la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, la direction de la sécurité routière et le CEREMA prépareront la mise en oeuvre de ces mesures en relation avec les associations de collectivités et d'usagers ». Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les avancées de cette démarche, ainsi que les solutions pouvant être apportées aux collectivités souhaitant mettre en place des CVCB.

Réponse. – Le vélo est un mode de déplacement économique, écologique, pratique et contribue au maintien en bonne santé. Aussi, le Gouvernement souhaite résolument accroître sa part modale dans les déplacements du quotidien tout en garantissant la prise en compte systématique de la sécurité des cyclistes. Mettre à disposition des usagers des aménagements cyclables performants, sûrs et protecteurs vis-à-vis du trafic motorisé est donc une nécessité et le code de l'environnement, par son article L228-2, va dans ce sens en imposant aux collectivités de mettre au point des aménagements répondant à ces exigences lorsqu'elles réalisent ou rénovent des voies urbaines. La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), également dénommée « chaucidou », offre un moins bon niveau de performance que les aménagements cités dans l'article L228-2 du code de l'environnement et son utilisation doit donc rester limitée aux cas où des difficultés majeures ne permettent pas le déploiement de ceux-ci. C'est pourquoi la mesure 17 du dernier comité interministériel sur la sécurité routière prévoit de préciser son domaine d'emploi. A cet effet, une concertation va être lancée durant le deuxième trimestre de 2024 avec les collectivités locales et les associations en vue non seulement de préciser le contexte d'emploi des CVCB en milieu urbain mais aussi de mieux définir leurs caractéristiques recommandées comme la largeur des rives, le traitement des intersections ou la

signalisation routière à mettre en place pour assurer la meilleure compréhension possible du fonctionnement des CVCB par les usagers. Les résultats de cette concertation conduiront notamment à la mise à jour de la fiche numéro 37 de la collection « Vélo » du Cerema, document de référence à disposition des collectivités lorsqu'elles souhaitent réaliser des CVCB.

Situation de la batellerie des Hauts-de-France

10715. – 14 mars 2024. – **M. Patrick Kanner** attire l'attention de **M. le Premier ministre** au sujet de la situation de la batellerie des Hauts-de-France. La batellerie des Hauts-de-France connaît aujourd'hui une situation très inquiétante, après presque un mois d'immobilisation forcée en novembre 2023, puis de nouveau deux semaines en janvier. Le chiffre d'affaires perdu pendant ces temps d'arrêt n'est pas simplement reporté : il est définitivement perdu, les marchandises ayant été entretemps acheminées par le camion ou par le train. Plus grave, ces immobilisations à répétition sont de nature à décourager les donneurs d'ordre, qui pourraient être tentés de se tourner de manière durable vers d'autres moyens de transport. Pour un batelier, chaque journée d'arrêt représente une perte de chiffre d'affaires se comptant en centaines d'euros, jusqu'à 1 500 euros pour les plus grandes péniches. Or, un bateau représente un capital immobilisé coûteux, souvent financé par des prêts importants qu'il faut rembourser. Certains bateliers, étreints financièrement, mettent aujourd'hui en vente leur patrimoine immobilier, constitué en vue de leur retraite, voire envisagent de mettre fin à leur activité et de céder leur péniche. Au moment où l'État et les collectivités locales consentent un effort important pour le creusement du canal Seine-Nord-Europe, alors que se pose la question cruciale de la décarbonation de notre économie, il semble particulièrement contradictoire de laisser se fragiliser à ce point une filière aussi vertueuse que la filière batelière. Ainsi, il l'interroge pour savoir si le Gouvernement envisage la compensation financière de la perte d'exploitation des bateliers afin de ne pas mettre en danger une filière essentiellement artisanale. Par ailleurs, il demande si l'aménagement de points d'accrochage des pompes à l'écart des écluses est envisagé, de façon à ne plus bloquer tout trafic à l'avenir, lors de futurs épisodes d'inondation, pendant leur fonctionnement. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports.**

Réponse. – À la suite du premier épisode de crue de novembre, le Gouvernement a mis en place des aides transversales ouvertes à toutes les entreprises relevant du plan de continuité d'activité, ces aides ont été ouvertes aux bateliers. Le remboursement des péages fluviaux acquittés auprès de Voies navigables de France pour les deux crues a été décidé pour les bateliers bloqués sur l'axe Dunkerque Cuinchy et sur la Lys. Le Gouvernement a de plus instauré un dispositif d'indemnisation inédit par le décret n° 2024-86 du 7 février 2024 portant création d'une aide pour les entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques résultant des inondations dans le Nord et le Pas-de-Calais en novembre 2023 et janvier 2024. Ce dispositif, initialement plafonné à 5 000 euros et lié aux déclarations de catastrophe naturelle, a été ouvert aux bateliers bloqués dans la zone de crue et dont la résidence fiscale est établie en France. Depuis le plafond de l'aide pour les bateliers a été porté à 20 000 euros et le seuil de perte de chiffre d'affaires sur la période à justifier a été abaissé de 50 % à 30 %. À plus long terme, le gouvernement va examiner la mise en place de dispositifs protégeant les bateliers contre des événements climatiques affectant leur activité. La nature de leur métier ne leur permet en effet pas aujourd'hui d'accéder à des contrats d'assurance pour pertes d'exploitation en cas de catastrophe naturelle. Ces réflexions seront menées dans le cadre de l'élaboration de la stratégie nationale fluviale qui est actuellement en cours.

Développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire

11227. – 18 avril 2024. – **M. Alain Joyandet** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports** sur l'étude de développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET), rédigée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) en mai 2021. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoyait que l'État étudierait le développement de nouvelles lignes de TET en veillant à leur articulation avec le programme de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire en précisant, en particulier, les conditions d'une amélioration, voire d'une remise en service, de l'offre de trains afin de répondre aux besoins de désenclavement des territoires les plus éloignés des grands axes de circulation, de création de liaisons nationales et intra-européennes et de réduction de l'empreinte écologique. Les trains d'équilibre du territoire sont en effet destinés à assurer un service de transport de voyageurs de moyenne et de longue distances, organisé par l'État qui en est l'autorité organisatrice. À ce titre, l'étude précitée ouvrait, en particulier, la possibilité de remettre en service une ligne Vesoul - Nancy desservant notamment Épinal. Une telle ligne participerait au

désenclavement de la Haute-Saône. À ce jour, la SNCF n'a toujours pas remis en service cette ligne de chemin de fer entre Vesoul et Nancy, qui existait à l'origine et qui permettait, sans aucun changement et surtout sans devoir permuter de véhicule, de rejoindre Nancy voire au-delà. Cette liaison améliorerait fortement la mobilité ferroviaire dans le Nord et l'Est de la Haute-Saône, surtout dans un contexte de dysfonctionnements récurrents des trains express régionaux (TER) entre Lure et Épinal (correspondances non assurées, trains supprimés, travaux récurrents...). Actuellement nombre de voyageurs, parmi lesquels des étudiants, préfèrent se rendre à Remiremont pour rejoindre le sillon Lorrain : une gare assurant un départ toutes les heures sur des TER généralement ponctuels et sur lesquels les passagers bénéficient des réductions proposées par la région Grand-Est. Le Président de la République ayant annoncé sa volonté de rouvrir les petites lignes de chemin de fer lors de son allocution télévisée du 3 octobre 2022, la question se pose légitimement des suites que le Gouvernement compte donner à l'étude de la DGITM afin, notamment, de reconnecter la Haute-Saône avec les métropoles régionales limitrophes et en particulier celles de Lorraine et de Côte-d'Or.

Réponse. – L'étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire (TET), demandée par la loi d'orientation des mobilités, a été adressée au Parlement en mai 2021. Pour les trains de jour et les territoires de l'est de la France, cette étude proposait la création d'une desserte Metz-Lyon-Grenoble via Nancy et Dijon mais ne retenait ni une desserte entre Lille et Lyon via Reims ni celle entre Strasbourg et Lyon via Besançon. Le Gouvernement soutient le rétablissement d'une relation entre la Lorraine et Lyon et, en ce sens, mettra en place à partir de décembre un aller-retour TET entre Nancy et Lyon, desservant également Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, Dijon, Chalon-sur-Saône et Mâcon.

TRAVAIL, SANTÉ ET SOLIDARITÉS

Congés menstruels

8609. – 12 octobre 2023. – **M. Stéphane Demilly** attire l'attention de **M. le ministre de la santé et de la prévention** sur la prise en compte des pathologies menstruelles incapacitantes au travail. À l'exception de la grossesse au travail, les pathologies de la santé reproductive ne sont réellement entrées dans le débat public qu'en 2020, avec des demandes concernant l'endométriose et les pathologies menstruelles incapacitantes. Ces débats soulèvent d'importantes problématiques relatives à la visibilité des femmes au travail et à l'égalité professionnelle. D'après le ministère de la santé et des solidarités, les pathologies menstruelles touchent au moins 10 % de la population féminine en âge de procréer, soit entre 1,5 et 2,5 millions de femmes. Ces pathologies sont reconnues comme invalidantes par le corps médical, mais leurs conséquences restent encore insuffisamment prises en compte dans la sphère professionnelle. Cela s'explique, selon un rapport sénatorial du 27 juin 2023 (« Santé des femmes au travail : des maux invisibles »), par un manque de formation des professionnels de santé, et notamment des médecins du travail, ainsi qu'une faible sensibilisation des employeurs quant à cette question de santé publique majeure. La « Stratégie nationale de lutte contre l'endométriose », lancée par le Président de la République en février 2022, préconise de faire des pathologies menstruelles un enjeu national de santé au travail. Par ailleurs, certains employeurs ont exprimé le souhait de pouvoir mettre en place un « congé menstruel » pour les femmes souffrant d'endométriose et de douleurs de règles reconnues comme incapacitantes par le corps médical. À ce jour, cela n'est pas autorisé par le droit français. Ainsi, il souhaite savoir quelles mesures vont être prises afin de mieux prendre en compte les pathologies menstruelles incapacitantes dans le droit du travail et de faire de nos politiques publiques de santé un réel vecteur d'égalité professionnelle. – **Question transmise à Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités.**

Réponse. – De réelles avancées ont été acquises, au cours de la dernière décennie, qui vont dans le sens d'une meilleure prise en compte de la santé des femmes au travail, avec une prise de conscience partagée sur ces enjeux par les acteurs de la santé au travail, et la multiplication d'actions et projets multi-partenariaux sur cette même thématique, à l'échelle nationale comme régionale. Ainsi, le 4ème plan santé au travail intègre la lutte contre l'endométriose sous l'angle du maintien en emploi des personnes atteintes de maladies chroniques évolutives. Certaines régions, comme le Grand-Est, la Réunion et les Hauts-de-France ont, dans le cadre de la mise en oeuvre de leurs plans régionaux de santé au travail, mis en place des actions concrètes, consistant à mobiliser et à accompagner les entreprises pour le maintien dans l'emploi des personnes atteintes de maladies chroniques, dont l'endométriose. Sur le sujet spécifique de l'instauration d'un congé menstruel, il convient de rappeler qu'aujourd'hui différents congés pour événements familiaux donnent la possibilité au salarié de s'absenter de son emploi pour des raisons familiales et personnelles et d'équilibrer ainsi ses différents temps de vie (congé lié à une

naissance, un mariage, un deuil, etc.). Sur justificatif, ces congés pour événements familiaux, prévus par la loi, sont rémunérés par l'employeur. Les questions de santé du salarié ne relèvent pas de ces congés pour événements familiaux et il n'existe pas dans le code du travail un congé ciblé sur une pathologie en particulier. Dans le cadre du droit commun, c'est le régime des arrêts de travail pour maladie ordinaire qui a vocation à s'appliquer, qui permet de garantir le secret de la cause médicale de l'arrêt. En outre, il ne paraît pas opportun de figer une réponse uniforme dans la loi. Des réponses multiples peuvent en effet être proposées selon les situations individuelles à traiter variables, selon les pathologies rencontrées et les postes de travail occupés : mesures d'aménagement du poste de travail, aménagement du temps de travail, recours au télétravail facilité, voire une autorisation d'absence si la pathologie est incapacitante. La réponse proposée doit s'adapter aux besoins de chaque femme en fonction de l'évaluation qu'en fait le professionnel de santé au travail et des possibilités envisageables dans chaque entreprise. Le dialogue social et la négociation collective peuvent par ailleurs traiter ce sujet de manière adaptée à l'échelle de l'entreprise. Les partenaires sociaux, à travers le thème de l'égalité professionnelle ou celui de la qualité de vie au travail, commencent à s'emparer du sujet. Même si les accords collectifs sont encore peu nombreux, cette thématique émerge. Enfin, le ministère du travail contribue à la stratégie nationale de lutte contre l'endométriose, pilotée par le ministère de la santé, à travers plusieurs actions qui seront prochainement déployées. Une première action consiste à concevoir et diffuser des outils favorisant la prise en compte de cette pathologie par les employeurs et tous les acteurs de l'entreprise (élaboration d'un « kit de sensibilisation ») et associe l'agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail pour sa mise en oeuvre à compter de 2024. Une seconde action consiste à favoriser la formation des professionnels de la santé au travail à l'endométriose (médecins et infirmières) sur la base d'une offre déjà existante pour l'ensemble des professionnels de santé.

Difficultés liées au « quiet hiring » en France

8781. – 26 octobre 2023. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **M. le ministre du travail, du plein emploi et de l'insertion** sur les difficultés liées au « quiet hiring » en France. Le concept de « quiet hiring » désigne une approche discrète du recrutement, caractérisée par la recherche confidentielle de talents sans la divulgation publique d'opportunités d'emploi. Cette pratique vise à préserver la confidentialité des processus de sélection tout en permettant aux entreprises d'identifier et d'évaluer des candidats de manière stratégique. Le recrutement discret, ou « quiet hiring », bien qu'il puisse sembler une approche stratégique pour certaines entreprises, présente des défis et des problèmes notables. Le recrutement discret peut compromettre la transparence au sein de l'organisation. Les processus traditionnels de recrutement offrent une visibilité et une compréhension claire des critères de sélection, favorisant ainsi la confiance des employés. En contournant ces normes, les entreprises courent le risque de susciter le mécontentement parmi les employés existants, qui peuvent percevoir le manque de transparence comme un favoritisme ou un manque d'équité. Enfin, le recrutement discret, lorsqu'il est utilisé pour promouvoir un employé à un poste supérieur sans ajustement salarial, peut engendrer des difficultés importantes au sein d'une entreprise. Tout d'abord, cela crée un déséquilibre financier et peut conduire à un sentiment d'injustice parmi les employés. Lorsqu'un individu assume des responsabilités supplémentaires sans être rémunéré de manière adéquate, cela peut affecter la motivation et l'engagement au travail. De plus, une telle pratique risque de décourager les employés de chercher à progresser dans leur carrière au sein de l'entreprise, sachant que les promotions pourraient ne pas être accompagnées d'une reconnaissance financière appropriée. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre pour lutter contre les abus dans le cadre du « quiet hiring » en France.

Réponse. – La pratique dite du « quiet hiring » consiste à ne pas publier d'offres d'emploi et à recruter de manière confidentielle. Cela se traduit essentiellement par la recherche, en interne, de personnels à promouvoir. En externe, cela peut se traduire par des processus simplifiés de recrutement. Les critères de recrutement ne font pas l'objet d'un encadrement par le code du travail, si bien que le choix d'un futur salarié est laissé à la libre appréciation de l'employeur. Seules sont prévues des règles relatives à l'interdiction de la discrimination. Ainsi, dès lors qu'une offre ou qu'un processus de recrutement respectent l'article L. 1132-1 du code du travail, l'employeur est libre de déterminer les modalités de recrutement. Il peut choisir de proposer l'offre au sein de l'entreprise ou de publier une offre sur une plateforme de son choix. En revanche, le code du travail prévoit des garanties de transparence des méthodes de recrutement. Ainsi, l'article L. 1121-8 du code du travail dispose que le candidat à un emploi doit être expressément informé des méthodes et techniques d'aide au recrutement utilisées à son égard, préalablement à leur mise en oeuvre. L'article L. 2312-38 du code du travail prévoit également que le comité social et économique est informé, préalablement à leur utilisation, des méthodes ou techniques d'aide au recrutement des candidats à un emploi ainsi que sur toute modification de celles-ci. Ainsi, s'il n'est pas obligatoire que

l'ensemble des salariés soient informés des méthodes de recrutement, ces derniers peuvent en prendre connaissance grâce à leurs représentants syndicaux. Concernant la situation évoquée, à savoir une promotion sans augmentation de salaire, il convient de rappeler que les parties au contrat sont libres, sauf dispositions conventionnelles plus favorables. Dans ces conditions, le salarié peut refuser l'alourdissement de sa charge de travail et son changement de statut s'ils ne sont pas accompagnés d'une compensation. En effet, dans la mesure où la qualification et la rémunération constituent des éléments essentiels du contrat de travail, un avenant sera nécessaire.

Mobilisation des salariés du groupe Transdev

9253. – 30 novembre 2023. – **M. Fabien Gay** appelle l'attention de **M. le ministre du travail, du plein emploi et de l'insertion** sur la mobilisation des salariés du groupe Transdev à Roissy, Coubron et Chelles. Depuis le 7 octobre 2023, les salariés de Transdev Aéropiste-Interpiste sont mobilisés à Roissy. Cette grève est suivie par 90 % des salariés, afin d'obtenir, d'une part, des augmentations de salaires pour faire face à l'inflation et, d'autre part, l'amélioration des conditions de travail, actuellement très dégradées en lien notamment avec une stratégie de management délétère. Alors que le mouvement se maintient, la direction a passé un nouveau cap dans la répression syndicale, puisque le secrétaire général de l'union locale de la confédération générale du travail (CGT) de Roissy a reçu une convocation à un entretien préalable à licenciement, quand d'autres travailleurs et membres de la CGT ont fait l'objet d'intimidations diverses de la direction : mises à pied, interdictions de site, envois de courriers pour des faits mineurs (tels que des retards datant de plusieurs mois). Toutefois, la mobilisation se poursuit et s'est élargie : le lundi 20 novembre 2023, une centaine de conductrices et conducteurs de bus de Transdev Île-de-France se sont déclarés en grève reconductible. Aucun bus ne sort des dépôts de Coubron, en Seine-Saint-Denis, et de Chelles, en Seine-et-Marne. Alors que les problèmes de santé se multiplient chez les salariés en raison de leurs conditions de travail, la direction reste sourde à leurs revendications, même sur les demandes les plus élémentaires, comme l'installation de toilettes aux terminaux des bus. L'ensemble du personnel gréviste conditionne la reprise de leurs activités à une augmentation de salaire à hauteur de 200 euros, l'octroi d'une prime d'assiduité de 150 euros et une prime de risque de 100 euros. Les grévistes demandent également la mise aux normes des bus, dont certains sont dans un état de grande vétusté en lien avec des problèmes de freins, de tableau de bord ou de fermeture des portes, ne permettant pas de garantir la sécurité des personnes passagères. La mobilisation est soutenue par nombre d'habitantes et d'habitants qui constatent chaque jour les dysfonctionnements des lignes 602 à 605, 623, 643, 644 et 701, et la dégradation permanente de l'offre de transport sur tout le bassin de vie. Cette situation n'est plus tenable : Transdev enregistre plusieurs millions d'euros de bénéfices chaque année, en réalisant des économies affectant gravement la situation socio-économique des salariés, tout en mettant en danger les usagers et usagères. Il souhaiterait donc savoir s'il entend agir afin de faire cesser la répression syndicale, de soutenir la mobilisation des grévistes de Transdev Île-de-France et Aéropiste-Interpiste et d'enjoindre les directions à entamer des négociations permettant de donner suite aux revendications des salariés.

Réponse. – Les mouvements de grèves des salariés du groupe TRANSDEV au sein de plusieurs sites situés en Seine-Saint-Denis, dans le Val d'Oise et en Seine-et-Marne, étaient à l'initiative de l'organisation syndicale UNSA qui avait déposé un préavis pour un mouvement prévu le 28 novembre 2023. Les revendications concernaient le maintien des acquis sociaux, le maintien des grilles salariales ainsi que l'amélioration des conditions de travail et du dialogue social dans un contexte de transfert des contrats de travail des salariés des sites concernés à un nouveau prestataire, suite à la signature d'un nouveau contrat de concession de service public, signé le 2 septembre 2022. Un accord de fin de conflit a été trouvé le 6 décembre 2023 avec quatre organisations syndicales (syndicat du transport, CFDT, UNSA et FO), mettant un terme au mouvement social en cours sur TRANSDEV Nord Seine-Saint-Denis. Ces négociations n'ont pas nécessité l'intervention des services de l'inspection du travail compétents et aucune demande de médiation n'a été sollicitée par les parties. Les services du ministère du travail restent toutefois attentifs et mobilisés quant aux conflits sociaux pouvant survenir.

Reste à charge des salariés en matière de formation

10907. – 28 mars 2024. – **M. Hervé Maurey** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les effets de la mise en place d'un montant forfaitaire d'un reste à charge du salarié dans le financement de sa formation tout au long de sa vie active. Alors que le Président de la République avait promis, lors de la campagne pour l'élection présidentielle de 2017, que « la majeure partie des contributions actuelles des entreprises pour la formation sera [it] progressivement convertie en droits individuels pour les actifs (...) chacun pourra [it] s'adresser directement aux prestataires de formation, selon ses besoins » et dénonçait le fait que « les

droits [soient] les mêmes pour tous, alors qu'ils devraient être renforcés pour ceux qui en ont le plus besoin, et en premier lieu pour les chômeurs », le Gouvernement prévoit d'instituer un forfait de 100 euros à la charge du bénéficiaire pour chaque formation financée par le compte professionnel de formation à compter du 1^{er} mai 2024. S'il comprend la nécessité de réduire les dépenses publiques et le coût global du compte personnel de formation qui s'élevait à plus de 2 milliards d'euros en 2023 selon le résultat prévisionnel de France compétences, il estime que cette mesure peut être dissuasive et discriminante pour les personnes les plus modestes. Il lui semblerait donc plus opportun d'effectuer une plus grande sélection des formations proposées et un meilleur contrôle de celles-ci. Il souhaite donc connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de permettre l'accès aux formations des actifs les plus modestes, tout en s'efforçant d'en maîtriser le coût global.

Garantir l'égalité des chances pour tous les usagers du compte personnel de formation

11407. – 25 avril 2024. – **M. Éric Gold** attire l'attention de **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** sur les effets de la mise en place d'une participation forfaitaire de cent euros des salariés au compte personnel de formation (CPF). Cette disposition, issue de la loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 et dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} mai 2024, suscite l'inquiétude des acteurs de la formation professionnelle et notamment de la fédération française des professionnels de l'accompagnement et du bilan de compétences (FFPABC). Ces derniers alertent sur le caractère discriminant de ce reste à charge, qui va toucher les salariés aux plus faibles revenus alors même que ce sont ceux qui ont le plus besoin de se former. Les chiffres sont parlants : les ouvriers et les employés représentent 70 % des publics formés grâce au CPF. Quant aux bilans de compétences, 70 % des personnes qui y ont recours sont des femmes. La mesure semble en outre contradictoire avec l'esprit de la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, qui visait précisément à faciliter l'accès du plus grand nombre à des actions de formation. S'il comprend à la fois la nécessité de réduire les dépenses publiques et celle de responsabiliser les bénéficiaires du CPF, il lui demande si le Gouvernement envisage des mesures d'accompagnement pour les plus vulnérables afin de garantir l'égalité des chances pour tous les usagers.

Reste à charge des salariés en matière de formation

11998. – 30 mai 2024. – **M. Hervé Maurey** rappelle à **Mme la ministre du travail, de la santé et des solidarités** les termes de sa question n° 10907 posée le 28/03/2024 sous le titre : "Reste à charge des salariés en matière de formation", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

Réponse. – Rendre le système plus juste et plus efficace et toujours associer la formation à un projet professionnel d'avenir : telles sont les ambitions du Gouvernement en matière de formation professionnelle. C'est pourquoi, le Gouvernement a porté depuis 2022 plusieurs mesures pour améliorer la qualité de la formation, ce qui a conduit à ne pas renouveler environ deux tiers des certifications inscrites au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) dont l'intérêt n'était pas avéré pour l'évolution professionnelle de nos concitoyens. Le Gouvernement a également œuvré à déréférencer de la plateforme « Mon Compte Formation » (MCF) les organismes de formation qui ne satisfaisaient pas aux exigences de qualité prévues par le code du travail. Il a également soutenu l'adoption de la loi n° 2022-1587 du 19 décembre 2022 visant à lutter contre la fraude au compte personnel de formation et à interdire le démarchage de ses titulaires, votée à l'unanimité des deux chambres. Afin de compléter cette régulation de l'offre, le Gouvernement souhaite dorénavant réguler la demande en responsabilisant chaque utilisateur du Compte personnel de formation (CPF) par une participation financière afin qu'il s'engage de manière active dans sa formation. C'était l'objet de l'article 212 de la loi de finances pour 2023. Le décret n° 2024-394 du 29 avril 2024 relatif à la participation obligatoire au financement des formations éligibles au CPF entré en vigueur le 2 mai 2024 fixe le montant de cette participation obligatoire à cent euros pour toute souscription d'une formation sur la plateforme MonCompteFormation, sauf cas d'exonération. Ce montant de la participation financière obligatoire sera revalorisé au 1^{er} janvier de chaque année par arrêté en fonction de l'inflation. Afin de ne pas pénaliser les titulaires de CPF qui ont le plus besoin d'une formation, seront exonérés de cette participation les demandeurs d'emploi d'une part et les salariés qui ont coconstruit un projet professionnel matérialisé par un abondement de leur employeur, de leur Opérateur de compétences (OPCO) ou prévu dans le cadre d'un accord de branche ou de groupe, d'autre part. Une exonération de participation obligatoire est également prévue pour les titulaires de CPF qui mobilisent leurs droits acquis dans le cadre de leur compte professionnel de prévention (C2P) pour la prise en charge d'une formation professionnelle leur permettant d'accéder à un poste moins ou non exposé aux facteurs de risques professionnels ou pour ceux qui bénéficient d'un abondement CPF de la Caisse nationale d'assurance maladie à la suite d'un accident du travail ou d'une maladie

professionnelle. Enfin, il prévoit également la possibilité d'une prise en charge de cette participation obligatoire à la place du titulaire du CPF. Seuls les employeurs et les OPCO sont autorisés à rembourser la participation financière obligatoire au titulaire du CPF si ce dernier n'a pas bénéficié d'exonération.