

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XV<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du mardi 2 avril 2019

## Compte rendu intégral



Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	3289
2 <sup>e</sup> séance .....	3319
3 <sup>e</sup> séance .....	3371

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019**

201<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mardi 2 avril 2019**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### 1. Questions orales sans débat (p. 3292)

#### AIDES AUX COMMERÇANTS PARISIENS (p. 3292)

Mme Brigitte Kuster

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

Mme Brigitte Kuster

#### PROJET CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS (p. 3293)

M. Hugues Renson

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

#### LOGEMENTS DE CASERNEMENT DE LA COMMUNE DE SATHONAY-CAMP (p. 3294)

Mme Anissa Khedher

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

Mme Anissa Khedher

#### HABITAT INDIGNE ET MARCHANDS DE SOMMEIL (p. 3294)

M. Jean-Luc Mélenchon

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

#### MARCHANDS DE SOMMEIL (p. 3295)

M. Éric Coquerel

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

#### DÉPLOIEMENT DE LA FIBRE OPTIQUE DANS LE VAL-DE-MARNE (p. 3296)

M. Laurent Saint-Martin

M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement

#### SUPPRESSION DES GARDES À LA MAISON MÉDICALE D'YVETOT (p. 3297)

M. Xavier Batut

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

M. Xavier Batut

#### SOINS AUX PERSONNES TÉTRAPLÉGIQUES DANS LES ZONES RURALES (p. 3297)

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

#### CRÉDIT D'IMPÔT POUR DES ACTIONS DE PRÉVENTION AU DOMICILE DES PERSONNES ÂGÉES (p. 3298)

M. Olivier Becht

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

M. Olivier Becht

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État

#### PRISE EN CHARGE DES TRANSPORTS SANITAIRES (p. 3299)

M. André Chassaigne

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

M. André Chassaigne

#### EFFECTIFS DE POLICE AU COMMISSARIAT D'ALENÇON (p. 3300)

M. Joaquim Pueyo

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

M. Joaquim Pueyo

#### CIRCONSTANCES AGGRAVANTES EN CAS D'ACCIDENT ROUTIER (p. 3301)

Mme Anne Brugnera

Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé

Mme Anne Brugnera

#### INDEMNISATION CHÔMAGE DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS (p. 3302)

Mme Marion Lenne

Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail

Mme Marion Lenne

#### CENTRE AFPA DU VIGEANT DANS LA VIENNE (p. 3302)

M. Jean-Michel Clément

Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail

M. Jean-Michel Clément

## SCOLARISATION À 3 ANS (p. 3303)

M. Sébastien Leclerc  
 Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail  
 M. Sébastien Leclerc

FERMETURE DU LYCÉE PROFESSIONNEL SAINTE-  
THÉRÈSE À OERMINGEN. (p. 3304)

M. Patrick Hetzel  
 Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail  
 M. Patrick Hetzel

DÉTECTION DES TROUBLES DU LANGAGE ET DES  
APPRENTISSAGES (p. 3305)

M. Fabien Lainé  
 M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et  
 de la jeunesse  
 M. Fabien Lainé

CONTRÔLE DE L'INSTRUCTION SCOLAIRE DISPENSÉE PAR  
LES FAMILLES (p. 3306)

Mme Lise Magnier  
 M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et  
 de la jeunesse

FONCTIONNEMENT DU RER B ET PROJET DU  
CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS (p. 3307)

Mme Élise Fajgeles  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

FRET FERROVIAIRE DANS LE SECTEUR DE TERGNIER  
(p. 3308)

M. Marc Delatte  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

## ROUTE NATIONALE 2 (p. 3308)

M. Christophe Di Pompeo  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

## PÉAGE DE NICE-SAINT-ISIDORE (p. 3309)

M. Éric Ciotti  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 M. Éric Ciotti

## DÉSENCLAVEMENT DE LA LOZÈRE (p. 3310)

M. Pierre Morel-À-L'Huissier  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 M. Pierre Morel-À-L'Huissier

COMPENSATION DES NUISANCES SONORES LIÉES À LA  
LIGNE À GRANDE VITESSE (p. 3311)

Mme Marietta Karamanli  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 Mme Marietta Karamanli

FONCTIONNEMENT DU RER B ET PROJET DU  
CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS (p. 3312)

Mme Marie-George Buffet  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 Mme Marie-George Buffet

## CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (p. 3312)

Mme Véronique Riotton  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 Mme Véronique Riotton

## SÉDIMENTS DANS L'ESTUAIRE DE LA RANCE (p. 3313)

M. Gilles Lurton  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 M. Gilles Lurton

## PROJET SUISSE D'ÉOLIENNES DE BEL COSTER (p. 3314)

Mme Annie Genevard  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 Mme Annie Genevard

DISPOSITIFS INCITATIFS À LA PERFORMANCE  
ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS (p. 3315)

Mme Florence Lasserre-David  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

STABILISATION DU NOMBRE DES CHOUCAS DES TOURS  
(p. 3316)

M. Erwan Balanant  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 M. Erwan Balanant

EFFET DES CHAMPS MAGNÉTIQUES SUR LES ÉLEVAGES  
(p. 3317)

Mme Sylvie Tolmont  
 Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports  
 Mme Sylvie Tolmont

**2. Fixation de l'ordre du jour** (p. 3318)

**3. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 3318)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

### vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à neuf heures trente.)*

1

### QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

#### AIDES AUX COMMERÇANTS PARISIENS

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster, pour exposer sa question, n° 680, relative aux aides aux commerçants parisiens.

**Mme Brigitte Kuster.** Au cours des cinq derniers mois, les commerçants parisiens ont connu des samedis noirs d'ampleur lors des manifestations des « gilets jaunes ». Plus de 453 boutiques ont été pillées et saccagées, dont 216 le seul 16 mars.

Pour le commerce parisien, le bilan – 30 % de chiffre d'affaires en moins, des difficultés de trésorerie pour près d'une enseigne sur deux et une image en berne à l'international – est d'autant plus catastrophique qu'aucune sortie de crise ne se profile à l'horizon.

Plus de vingt semaines après l'acte I des gilets jaunes, tandis que l'incertitude la plus complète plane sur la suite de la mobilisation, nous redoutons la défaillance de nombreux petits commerces, qui peinent à repartir de l'avant, et déplorons les mesures de chômage technique ou partiel subies par de nombreux salariés.

L'État, la région Île-de-France et la Ville de Paris ont pris d'utiles mesures de soutien, qui risquent toutefois de s'avérer insuffisantes pour couvrir les pertes et relancer l'activité économique.

La chambre de commerce et d'industrie de Paris demande aux pouvoirs publics de fournir aux commerçants concernés un soutien plus appuyé, notamment en créant un fonds d'indemnisation ou en étendant aux victimes des émeutes urbaines le bénéfice des dispositions de la loi du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles. L'enjeu est notamment d'améliorer la prise en charge, par les assurances, des dommages causés par les casseurs.

Quelle réponse le Gouvernement compte-t-il apporter à ces revendications? Plus globalement, comment entend-il aider les commerçants parisiens à surmonter les conséquences désastreuses de ce mouvement d'une ampleur et d'une violence inédites?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** Madame la députée, je connais votre implication sur le sujet. Vous interrogez régulièrement le Gouvernement sur les mesures d'accompagnement que nous – j'emploie ce terme à dessein – devons prendre vis-à-vis des commerçants subissant les conséquences de dégâts inacceptables, survenus dans le cadre du mouvement dit des « gilets jaunes ».

Inacceptables sur la forme, ils le sont également en raison du coût des dommages causés. Celui-ci a d'ores et déjà été évalué à plus de 200 millions d'euros. En réalité, il est très certainement supérieur, en raison des pertes de chiffre d'affaires afférentes, qui s'additionnent aux dégâts matériels.

Bien entendu, le Gouvernement n'a pas attendu le vingtième samedi de mobilisation pour apporter des solutions. Mes collègues de Bercy, notamment Bruno Le Maire et Agnès Pannier-Runacher, ont activé la cellule de continuité économique, qui rassemble les acteurs économiques concernés, afin de fournir des solutions.

Parmi celles-ci, on trouve d'abord l'étalement des charges sociales et fiscales, dont ont bénéficié plus de 5 000 entreprises – c'est dire à quel point les conséquences des dégradations concernent un grand nombre d'entreprises!

Également, des mesures de chômage partiel, soutenues par le ministère du travail pour un montant d'environ 38 millions d'euros, ont bénéficié à plus de 5 000 entreprises et 75 000 salariés. En outre, des facilités sont offertes en matière d'autorisations d'ouverture le dimanche.

Par ailleurs, nous menons avec les assureurs un travail visant à déterminer dans quelle mesure ceux-ci peuvent lire avec bienveillance les contrats d'assurance des entreprises concernées. De même, nous travaillons avec les banques, afin qu'elles leur offrent des facilités de trésorerie. Ainsi, toutes les parties prenantes sont mobilisées, dans le cadre de la cellule de continuité économique.

Ces dispositifs ont été renforcés aux mois de janvier et février derniers, allant jusqu'à accorder des exonérations fiscales au cas par cas, pour les commerces les plus touchés. En effet, il serait illégitime qu'un seul commerce soit contraint de fermer en raison des dégradations subies à l'occasion de ces mouvements ayant donné lieu à des actes inqualifiables.

Enfin, un système de relance du commerce, doté d'un fonds de 3 millions d'euros, est mis à la disposition du Gouvernement afin de redynamiser l'activité économique.

Il faut absolument faire en sorte que nos concitoyens continuent à fréquenter ces commerces, afin de limiter la perte de chiffre d'affaires qu'ils ont subie, dont le montant, à cette heure, est d'ores et déjà élevé. En tout état de cause, soyez sûre, madame Kuster, de la détermination de l'État, aux côtés des parlementaires, à ce sujet.

**M. le président.** La parole est à Mme Brigitte Kuster.

**Mme Brigitte Kuster.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. J'ai d'ores et déjà connaissance des mesures que vous venez d'évoquer.

J'aimerais me faire à nouveau le relais, afin que vous les entendiez bien, des demandes de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, s'agissant notamment de la nécessité d'ouvrir un fonds d'indemnisation spécifique et de la possibilité, pour les commerçants concernés, de bénéficier des dispositions de la loi relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles.

Par ailleurs, sans douter de l'intérêt que vous lui portez, j'appelle votre attention sur l'image de la France à l'étranger. J'aimerais rappeler les efforts consentis par Atout France, au moment même où son budget est, malheureusement, en diminution.

#### PROJET CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

**M. le président.** La parole est à M. Hugues Renson, pour exposer sa question, n° 676, relative au projet Charles-de-Gaulle Express.

**M. Hugues Renson.** Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur le projet de liaison directe entre le terminal 2 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et la gare de l'Est, plus communément appelé « CDG Express ».

Le 16 février dernier, le décret approuvant le contrat de concession avec le gestionnaire de celui-ci est paru au *Journal officiel*. Il confirme la date du 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour sa mise en service, conformément au calendrier des prochains Jeux olympiques et paralympiques organisés à Paris.

Toutefois, cette liaison ferroviaire, censée assurer une desserte sept jours sur sept, de 5 heures à minuit, avec un train tous les quarts d'heure, suscite autant d'interrogations que d'inquiétudes.

Cette infrastructure, insérée dans celle du Grand Paris Express, a vocation à répondre à la croissance du plus grand aéroport parisien et à améliorer sa desserte, en offrant un service adapté aux Parisiens et aux visiteurs, tout en délestant le RER B et en réduisant les circulations routières entre Paris et l'aéroport.

Or des interrogations demeurent sur la viabilité du modèle économique ainsi que sur la marge d'ajustement de celui-ci en cas de déficit d'exploitation, s'il s'avère que les prévisions de trafic voyageurs sont trop optimistes. Comme Mme la ministre des transports l'a rappelé elle-même récemment, le projet a initialement pâti d'une transparence et d'une concertation insuffisantes.

C'est pourquoi une mission de concertation avec les élus des territoires concernés a été confiée au préfet de la région Île-de-France. Celui-ci a rendu son rapport le 4 février dernier.

Les recommandations qu'il comporte sont censées dissiper les inquiétudes suscitées par le projet, notamment en détaillant les modalités de financement de la modernisation des infrastructures et les améliorations apportées au RER B.

Toutefois, les craintes portant sur les conséquences des travaux du « CDG express » sur le RER B sont décuplées, en raison du nombre très important de chantiers provoqués par la construction du Grand Paris Express.

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser le calendrier de mise en place des mesures proposées par le préfet de région, dont le Gouvernement a indiqué qu'il les prendra toutes ?

Pouvez-vous également nous éclairer sur les conclusions de la mission de coordination et de pilotage des interfaces des travaux programmés sur l'axe ferroviaire Paris-Nord confiée au préfet de région par M. le Premier ministre ?

Enfin, pouvez-vous nous éclairer, de façon plus générale, sur les futures conditions de transport des usagers de cet axe ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** Le projet « CDG Express » s'inscrit dans un tout : l'amélioration des transports sur le territoire francilien. Il permettra d'améliorer le lien direct entre le centre de Paris et son principal aéroport et, par là-même, de libérer les axes routiers ainsi que le RER B d'une partie du trafic voyageur.

S'intégrant, donc, dans un tout, le projet « CDG Express » ne remet aucunement en cause les autres projets de développement régional, notamment celui du Grand Paris Express.

S'agissant du modèle économique du projet, je tiens à vous rassurer : ce modèle est basé sur des hypothèses de trafic prudentes, afin que nous nous donnions toutes les chances d'atteindre l'équilibre économique.

Pour ce faire, peut-être sera-t-il nécessaire d'adapter l'offre et les tarifs du service, dans le cadre fixé par la loi. Comme vous le savez, le montant de la taxe sur les voyageurs aériens a été fixé par la loi et assorti d'une limite plafond de 1,40 euro par passager.

Par ailleurs, l'engagement de financer le projet sans subvention publique sera tenu, quoi qu'il arrive. Nous nous y sommes engagés. Tel est d'ores et déjà le cas.

S'agissant de la mission de concertation menée par le préfet de région Michel Cadot, celui-ci a formulé, voici quelques semaines, quinze propositions, dont je peux vous confirmer qu'elles sont toutes en phase de mise en œuvre ou qu'elles le seront prochainement, sous l'égide de ma collègue Élisabeth Borne.

Enfin, s'agissant du calendrier du projet et des questions techniques relatives à la réalisation de l'ouvrage, ce qui est sûr, c'est qu'un nombre très élevé de chantiers est prévu, au cours des années à venir, dans le secteur ferroviaire de Paris-Nord, notamment pour moderniser les transports du quotidien.

Citons notamment le schéma directeur du matériel roulant des RER B et D, le schéma directeur national d'accessibilité des gares, les projets d'interconnexion du Grand Paris Express, le nouveau système d'exploitation NExTEO et le renouvellement de certaines voies et caténaires.

Nous avons confié au préfet de région une mission relative au calendrier de ces travaux, afin de disposer de la visibilité la plus précise possible en la matière. Il remettra ses conclusions au mois d'avril prochain, toujours avec la plus grande transparence, et devra notamment préciser dans quelles conditions SNCF Réseau est capable de tenir le calendrier initialement prévu pour le « CDG Express ». Nous aurons donc le cadre et l'occasion d'en débattre à nouveau.

LOGEMENTS DE CASERNEMENT DE LA  
COMMUNE DE SATHONAY-CAMP

**M. le président.** La parole est à Mme Anissa Khedher, pour exposer sa question, n° 675, relative à la commune de Sathonay-Camp et aux logements de casernement.

**Mme Anissa Khedher.** En 2012, la commune de Sathonay-Camp, située dans la métropole de Lyon, a accueilli 415 logements pour les familles des gendarmes et 100 logements pour les militaires célibataires.

En 2016, ce casernement hébergeait environ 1 500 des 6 000 habitants de la commune. Cet important programme immobilier représentait alors 25 % du parc de logements de Sathonay-Camp. Il en constitue encore 19 %.

Alors même qu'ils sont qualifiés de logements de casernement dans le recensement INSEE, ils sont comptabilisés en résidence principale, au même titre que les logements situés hors de l'enceinte militaire. Or cette catégorisation a pour effet d'abaisser le taux de logements sociaux de la commune. La municipalité souhaite que les logements de casernement soient exclus du calcul du taux de résidences principales ou intégrés dans le pourcentage des logements sociaux.

De fait, Sathonay-Camp doit construire 140 logements sociaux supplémentaires pour compenser l'impact du casernement et ainsi atteindre les 25 % de logements sociaux sur son territoire d'ici à 2025, conformément aux dispositions des lois SRU et ALUR.

Ce développement urbain, par sa rapidité et son importance, a nécessité de repenser l'aménagement et l'urbanisme de la commune. De plus, il implique un fort investissement financier de la municipalité pour répondre à l'augmentation rapide de la population.

Or les logements de fonction des personnels de l'État, exonérés de la taxe foncière, comme les logements sociaux neufs, n'apportent pas de ressources supplémentaires à la commune. De fait, la municipalité doit faire face aujourd'hui à une situation financière contrainte par le besoin légitime de nouveaux équipements et aménagements publics – école, restaurant scolaire, parkings, espaces publics.

Quel soutien et quelles solutions l'État est-il en mesure de proposer pour accompagner Sathonay-Camp dans son développement urbain ainsi que dans l'accueil des gendarmes et de leur famille ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** Faut-il inclure les casernes de gendarmerie dans le quota SRU ? Vous soulevez là une question compliquée, dont nous avons longuement débattu lors de l'examen de la loi ELAN. Je vais vous livrer mes convictions en la matière.

D'abord, la loi SRU est essentielle et ses ambitions doivent absolument être préservées. Aux termes de la loi, sont comptabilisés parmi les logements sociaux des logements à prix maîtrisés ayant vocation à servir de tremplin à nos concitoyens qui en ont besoin. À ce titre, le casernement des gendarmes n'entre pas dans le quota SRU. Les débats sur la loi ELAN ont abouti à cette même conclusion.

Ensuite, en matière de fiscalité locale, certaines catégories de logements – logements sociaux et logements intermédiaires – ont été exonérées de taxe foncière afin de soutenir leur construction, ce qui emporte des conséquences sur les recettes des communes.

Dès lors, ce dispositif pose une difficulté : ce que donnez pour la construction, vous l'enlevez en termes de ressources. Ce sont d'ailleurs souvent les mêmes qui demandent les exonérations pour soutenir la construction et qui ensuite s'inquiètent des problèmes que celles-ci posent en matière de recettes. C'est donc un sujet très compliqué. En tout état de cause, l'équilibre trouvé me paraît le meilleur. Si l'on voulait le modifier, il faudrait le faire avec beaucoup de discernement parce que l'exonération peut avoir pour effet de rendre la construction plus difficile.

Enfin, s'agissant de Sathonay-Camp, d'après les informations dont mes services disposent, la commune respecte déjà très largement le quota SRU, puisque la proportion de logements sociaux y atteint 30 %. Autrement dit, la construction du casernement n'affecterait aucunement les obligations de la commune au regard de la loi SRU. Je suis à votre disposition pour confirmer ce point et échanger sur le sujet.

**M. le président.** La parole est à Mme Anissa Khedher.

**Mme Anissa Khedher.** Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris le temps de répondre et d'avoir pris en considération la demande des Sathenards.

HABITAT INDIGNE ET MARCHANDS DE SOMMEIL

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Mélenchon, pour exposer sa question, n° 665, relative à l'habitat indigne et aux marchands de sommeil.

**M. Jean-Luc Mélenchon.** L'effondrement d'immeubles rue d'Aubagne à Marseille a mis en lumière le problème de l'habitat indigne et des taudis. Ce sont des décennies d'incurie qui ont abouti au résultat que nous avons dû déplorer. Le problème ne concerne pas seulement Marseille. Selon la Fondation Abbé-Pierre, au moins un million de personnes vivent dans 600 000 logements pourris dans toute la France. Des propriétaires sans scrupule, que je veux pointer du doigt aujourd'hui, exploitent la pauvreté pour louer à des prix exorbitants des logements mal chauffés, moisissus ou minuscules.

Or la location de taudis est illégale. D'après le code pénal, le délit d'hébergement dans des conditions incompatibles avec la dignité humaine – tel est le terme utilisé – est puni de cinq ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende. C'est dire comme il est pris au sérieux ! Dorénavant, s'y ajoutent des peines complémentaires, comme la confiscation des biens ou l'interdiction d'acheter un logement pendant dix ans. Pourtant, malgré l'ampleur du phénomène, les condamnations de marchands de sommeil se comptent sur les doigts de la main, et cela est déplorable. À Marseille, on dénombre 40 000 logements indignes mais seulement cinq condamnations ont été prononcées depuis 2012.

S'impose donc l'idée d'une certaine impunité, sentiment renforcé par le fait que certains élus étaient eux-mêmes propriétaires de logements indignes, avons-nous appris. De fait, les marchands de sommeil passent entre les gouttes à cause du manque de moyens de la police et de la justice.

La guerre va-t-elle être déclarée à ces criminels ? Une circulaire sera-t-elle prise à l'attention des magistrats du parquet pour leur demander de lutter contre l'habitat indigne avec la même fermeté que celle réclamée par la garde des sceaux pour juger à la chaîne des gilets jaunes ?

L'habitat indigne suscite chez n'importe lequel d'entre nous tristesse pour les pauvres gens qui y sont condamnés et dégoût pour l'exploitation dont ils font l'objet. Monsieur le ministre, faites entendre une voix ferme pour signifier à ceux qui s'en rendent coupables qu'ils seront bientôt châtiés !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** Je tiens, une nouvelle fois, à adresser mes pensées aux Marseillaises, aux Marseillais, aux personnes endeuillées et aux marins-pompiers. Je me suis rendu sur les lieux très rapidement après le drame ; j'y suis revenu à plusieurs reprises depuis lors et j'y serai de nouveau dans les prochains jours pour continuer à mener un travail d'accompagnement d'urgence mais aussi de réhabilitation du centre-ville de Marseille.

Oui, il faut déclarer la guerre aux marchands de sommeil, et la mener sans répit. Les marchands de sommeil sont des criminels – ils doivent être considérés comme tels – qui profitent de la détresse de nos concitoyens. Ils louent, le plus souvent contre de l'argent liquide, des biens à des personnes qui n'osent pas les dénoncer. Ces criminels, vous l'avez dit, ont un sentiment de totale impunité. Pendant des années, ils ont pu considérer que le business de la misère valait la peine tant il était lucratif ; et le fléau s'est étendu.

Comment mène-t-on cette guerre ? Il faut, d'une part, traquer l'ennemi et, d'autre part, taper très fort. C'est ce que nous faisons grâce à de nouvelles mesures que vous avez citées et qui ont été adoptées dans la loi ELAN. Désormais, les professionnels de l'immobilier, syndicats de copropriété ou agences, doivent dénoncer – c'est le terme qui figure dans la loi, ce n'est pas anodin – les marchands de sommeil, parce que les locataires ont peur de le faire.

En vertu de la loi, les marchands de sommeil sont considérés comme des trafiquants de drogue. Ce sont exactement les mêmes sanctions qui leur sont appliquées sur le fondement de la présomption de revenus – interdiction d'acheter un bien pendant dix ans, confiscation des biens. Songez, monsieur Mélenchon, qu'il y a moins de deux ans, dans le quartier Marx Dormoy à Paris, un marchand de sommeil a été condamné ; la mairie a engagé l'expropriation et, parce que le droit l'imposait, elle a dû verser 6,7 millions d'euros à ce criminel au titre des indemnités. Quel est le message envoyé si ce n'est celui de l'immense faiblesse du système et un encouragement pour tous les marchands de sommeil à poursuivre leur activité ? « Continuez ! Si vous êtes condamnés, les indemnités d'expropriation seront telles que cela restera très lucratif ». Nous avons mis un terme à cette aberration. Aujourd'hui, un marchand de sommeil qui est condamné ne peut en aucun cas bénéficier d'une indemnité d'expropriation. C'est fini !

Nous menons la guerre avec une grande détermination pour traquer les marchands de sommeil et taper très fort. Il faut taper là où cela fait mal, c'est-à-dire au portefeuille – interdictions de louer, astreintes automatiques, impossibilité de recevoir des indemnités d'expropriation, peines prévues par le code pénal.

Il faut que la peur change de camp. Aujourd'hui, la peur est du côté des locataires. Demain, elle doit être du côté des marchands de sommeil. Cette impunité que ressentent les marchands de sommeil et qui fait qu'on en trouve dans toutes les classes sociales, il faut absolument y mettre fin. La guerre est déclarée ! La circulaire que vous appelez de vos vœux pour renforcer la lutte contre l'habitat indigne et les

marchands de sommeil a été adressée en février dernier. Elle vise de manière prioritaire six territoires d'accélération, parmi lesquels les Bouches-du-Rhône.

#### MARCHANDS DE SOMMEIL

**M. le président.** La parole est à M. Éric Coquerel, pour exposer sa question, n° 664, relative aux marchands de sommeil.

**M. Éric Coquerel.** Le logement est un droit universel et fondamental. En 1985, dans l'un de ses meilleurs films – *Sans toit ni loi* –, Agnès Varda mettait en scène Sandrine Bonnaire dans le rôle d'une sans-abri retrouvée morte. Depuis, la situation s'est dégradée.

Ce titre est une autre façon de dire qu'un toit est un droit, puisque son absence pousse hors des lois de la cité.

Je ne vous cite pas les chiffres que vous connaissez. Chaque année, le constat de la Fondation Abbé-Pierre est de plus en plus alarmant.

Je veux vous parler d'un hôtel situé 10, boulevard Ornano à Saint-Denis, dans ma circonscription – mais ce n'est pas le seul exemple. Je suis allé sur place récemment et j'ai rencontré ses habitants : une mère avec son enfant, un couple avec une enfant de 2 ans, un couple avec un enfant dont la femme suit une chimiothérapie. Au total, ce sont une vingtaine de familles qui vivent dans des chambres ou des deux-pièces dignes de romans de Zola ou Dickens, dans des conditions de salubrité qui vous tirent les larmes : moisissures, fenêtres borgnes, électricité ne respectant pas les normes...

Jusqu'à une revente qui fait peser sur elles une menace d'expulsion, face à laquelle j'essaie, avec la préfecture de Seine-Saint-Denis et la mairie, de trouver des solutions de relogement, ces familles payaient entre 450 et 600 euros par mois, soit un loyer un peu inférieur aux tarifs du secteur privé dans le quartier.

Pourquoi ces familles se retrouvent-elles dans cette situation ? La principale cause, selon moi, est la rareté du logement : d'un côté, l'accès au parc privé est très difficile du fait des garanties qui sont exigées par les bailleurs – une situation stable, des revenus trois fois supérieurs au loyer ; de l'autre, les logements sociaux ne sont pas en nombre suffisant – la ville de Saint-Denis et la préfecture cherchent à remédier à cette situation. En 2018, la production de logements sociaux a diminué de 10 %. De surcroît, le logement d'urgence perd sa vocation puisqu'il ne devrait pas être ouvert à des personnes ayant des revenus. Faute d'accès au logement d'urgence, les personnes sont privées de toit, avec les risques que l'on connaît. Tout à l'heure, nous allons rendre hommage, dans un jardin du 10<sup>e</sup> arrondissement de Paris, aux milliers de personnes mortes dans la rue – un vrai scandale pour la puissance économique que nous sommes.

L'instauration d'un permis de louer institué par la loi ALUR est laissée à l'initiative des collectivités alors qu'elles n'en ont souvent ni les compétences ni les moyens. Nous avons critiqué la loi ELAN en ce qu'elle fait peser sur les bailleurs la baisse des APL de 1,7 milliard d'euros, jusqu'à les obliger à vendre des parcs des logements. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le bilan n'est pas bon.

Que pensez-vous de l'instauration d'une politique de contrôle des loyers afin de faire baisser le prix du logement et relancer un cercle un peu plus vertueux ? Comment éviter que des cas comme celui du 10, boulevard Ornano – sur

lequel j'aimerais que vos services se penchent afin que toutes les familles soient relogées – ne se retrouvent, à l'avenir, un peu partout dans le pays ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** J'ai évoqué ce sujet hier après-midi avec le maire de Saint-Denis et l'ensemble de ses collaborateurs. Comme d'autres communes, cette ville est particulièrement touchée par le fléau des marchands de sommeil contre lesquels, je le disais à l'instant au président Mélenchon, il faut mener une guerre sans relâche ni répit.

À Saint-Denis, notamment en son centre, le maire a fait le choix de mettre en place le permis de louer, qui est une très bonne mesure. Mes services sont d'ailleurs à la disposition de tous les élus locaux qui souhaitent l'instaurer.

Vous soulevez cependant une question légitime concernant la généralisation de ces permis à l'ensemble du pays. Je considère que mon rôle est de donner des outils aux collectivités, qui décident ensuite. Un permis de louer peut se révéler très efficace dans certaines zones mais, dans d'autres, les élus locaux peuvent instaurer des dispositifs différents. Dans tous les cas, le ministre que je suis doit donner la possibilité aux élus locaux d'appliquer ce qu'ils souhaitent et ce dont ils ont besoin, en fonction de la spécificité territoriale.

Vous demandez ensuite comment nous en sommes arrivés là. Vous avez raison, le problème de fond dans notre pays est évidemment le montant des loyers, qui peut atteindre, pour certains de nos concitoyens, jusqu'à 50 % de leurs revenus. Il faut donc mener une politique de création de loyers abordables, tout en respectant, là encore, les territoires et les populations. Il ne s'agit pas de construire les logements les plus abordables toujours dans les mêmes territoires – une problématique que l'on connaît bien en Seine-Saint-Denis.

Il faut donc construire davantage de logements abordables. En 2018, si la construction de logements sociaux a été inférieure à celle de 2017 – 108 000 logements contre 113 000 –, la construction de logements très sociaux, elle, a augmenté. Cette évolution doit être poursuivie, notamment grâce aux mesures de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi ELAN.

Dans cette loi, nous avons réintroduit la possibilité d'encadrer les loyers. C'est une mesure dont nous avons beaucoup débattu et que vous aviez d'ailleurs défendue. Cet encadrement est à nouveau possible si les élus locaux le décident. Je ne l'ai pas imposé ; c'est une possibilité que je laisse aux élus locaux qui souhaitent l'appliquer.

#### DÉPLOIEMENT DE LA FIBRE OPTIQUE DANS LE VAL-DE-MARNE

**M. le président.** La parole est à M. Laurent Saint-Martin, pour exposer sa question, n° 669, relative au déploiement de la fibre optique dans le Val-de-Marne.

**M. Laurent Saint-Martin.** Le Gouvernement s'est engagé à éradiquer les zones blanches et ce doit être notre priorité. Le plan France très haut débit fixe un objectif ambitieux mais nécessaire : 80 % au moins de la population couverte par la fibre en 2022 et 100 %, par le très haut débit.

Néanmoins, les modalités de déploiement méritent d'être clarifiées dans certains territoires. J'ai été sollicité par plusieurs habitants de la troisième circonscription du sud

du Val-de-Marne sur ce sujet, qui nourrit légitimement les inquiétudes, car du débit d'une connexion dépend l'accès à l'information, à la culture et à certains services publics.

À Marolles-en-Brie, c'est la vétusté du réseau fibre dit « jusqu'au dernier amplificateur » – FTTLA – qui suscite l'incompréhension des habitants, alors que les villes voisines, elles, sont équipées en fibre optique dite « jusqu'au domicile » – FTTH –, réputée plus rapide. À Villeneuve-le-Roi, le récent changement d'opérateur chargé du déploiement de la fibre optique nourrit l'inquiétude sur le calendrier de déploiement et de potentiels retards.

Aussi, monsieur le ministre chargé de la ville et du logement, je vous saurai gré de préciser la stratégie du déploiement de la fibre optique dans le territoire francilien, notamment celui de la petite couronne, et d'expliquer comment nous pouvons faire face aux aléas, qui sont malheureusement inhérents à l'installation de nombreuses infrastructures.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre chargé de la ville et du logement.

**M. Julien Denormandie, ministre chargé de la ville et du logement.** Vous évoquez un sujet qui, vous le savez, est l'un des grands combats que je mène depuis bientôt deux ans : apporter le numérique ou une téléphonie mobile de bonne qualité à tous les Français. Il ne s'agit pas là d'un luxe, mais d'un droit.

Pour cela, plusieurs paramètres devaient être modifiés, y compris, parfois, dans les pratiques de l'État. Nous avons donc agi, notamment au sujet des fréquences octroyées aux opérateurs mobiles.

Il fallait aussi introduire davantage de transparence, concrétiser certains financements et rendre contraignants tous les engagements relatifs au déploiement du numérique. C'est ce que nous avons fait. Aujourd'hui, les opérateurs du déploiement ne peuvent agir qu'en prenant des engagements contraignants, soit au titre d'un contrat, soit au titre de la loi, conformément à l'article L. 33-13 du code des postes et des communications électroniques, dont nous avons beaucoup parlé dans cet hémicycle.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, date d'engagement de ces mesures, près de 13 000 prises sont déployées chaque jour ouvré, donnant la fibre à autant de foyers. Autrement dit, c'est une accélération massive. Aujourd'hui, environ 4,5 millions de Franciliens peuvent se raccorder à la fibre.

L'année dernière, nous avons déployé 3 millions de prises en France, contre 2 millions il y a deux ans ; nous comptons passer à 4 millions, l'année prochaine. C'est dire si les choses avancent ! C'est l'ensemble des mesures que nous avons prises qui a rendu cela possible et qui va nous permettre de continuer de manière plus forte encore.

Vous évoquez plus particulièrement les deux communes de Villeneuve-le-Roi et Marolles-en-Brie. La première constitue un cas très particulier, puisqu'elle se situe dans une zone d'initiative privée où, jusqu'à présent, les engagements pris par les opérateurs n'étaient pas contraignants. Nous avons modifié cela, de telle sorte qu'aujourd'hui, ces derniers ont l'obligation de tenir les délais qu'ils s'étaient fixés. Même si l'opérateur change – il me semble en effet qu'à Villeneuve-le-Roi, SFR a pris la suite d'Orange –, les engagements à fournir du FTTH d'ici à la fin de 2020, si ma mémoire est bonne, devront être tenus. Encore une fois, désormais, c'est un engagement contraignant que les opérateurs prennent.

Quant à la commune de Marolles-en-Brie, elle est en effet couverte actuellement par un réseau FttLa. Orange a cependant manifesté son intention de déployer un réseau FTTH sur l'ensemble des 1 770 locaux de la commune, d'ici à 2022. Le démarrage des déploiements est prévu pour l'année 2020.

C'est avec beaucoup de précision et de détermination que je suis l'engagement qu'a pris l'État d'apporter à tous les Français un débit de qualité d'ici à la fin de 2020 et du très haut débit d'ici à la fin de 2022. Dans les deux cas, pour les communes que vous avez citées, ces engagements seront tenus.

#### SUPPRESSION DES GARDES À LA MAISON MÉDICALE D'YVETOT

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Batut, pour exposer sa question, n° 672, relative à la suppression des gardes à la maison médicale d'Yvetot.

**M. Xavier Batut.** Ma question concerne la fermeture de la permanence de soins libérale après 20 heures dans le Pays de Caux depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Depuis un an, Yvetot possède un pôle de santé libéral et innovant, comprenant une maison médicale pluridisciplinaire. Cette dernière regroupe quarante professionnels de santé, dont des médecins généralistes, des paramédicaux, des médecins spécialistes d'organes et des chirurgiens. Le pôle de santé compte également un laboratoire de biologie médicale, une clinique de chirurgie 100 % ambulatoire, un service d'hémodialyse, un centre d'imagerie médicale avec scanner et IRM, et un centre de premiers soins, en attente d'autorisation d'ouverture.

L'ensemble du pôle de santé libéral d'Yvetot, situé à proximité du centre hospitalier, constitue une offre de soins majeure pour le bassin de population, essentiellement rurale, qui compte 90 000 habitants environ. Yvetot se situe au cœur du Pays de Caux, à mi-chemin entre Rouen et Le Havre. Il évite ainsi de nombreux transports médicalisés vers ces deux agglomérations, notamment pour des actes de chirurgie ou d'hémodialyse, les IRM, scanners et spécialités d'organes.

En outre, ce pôle de santé constitue un facteur favorable pour le développement économique en tant qu'il facilite la création d'emplois dans le bassin de population.

Jusqu'au 31 décembre 2018, l'existence de la permanence de soins libérale de 20 heures à minuit a permis de désengorger les urgences hospitalières de Rouen et du Havre. J'en veux pour preuve que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, les urgences de l'hôpital de Lillebonne ont enregistré un accroissement de 15 % de leurs actes.

La permanence répondait, de plus, aux besoins de soins non programmés en milieu rural et, globalement, fluidifiait la gestion des patients dans le département de Seine-Maritime. Je rappelle qu'à l'heure actuelle, le centre 15 ne parvient plus à gérer sereinement les flux de patients.

Le pôle de santé d'Yvetot est dans la droite ligne des objectifs fixés par le Gouvernement dans le plan « ma santé 2022 ». Comment, dès lors, expliquer la décision unilatérale de l'agence régionale de santé d'inscrire dans un cahier des charges l'arrêt de la permanence de soins libérale, entériné par le décret du 8 août 2018 signé par Mme la préfète de région ? Et comment expliquer que l'ARS n'ait pas donné d'autorisation pour activer le centre de premiers soins d'Yvetot, prêt à fonctionner comme une solution de remplacement de la disparition de la permanence de soins ambulatoire ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** La maison médicale de garde d'Yvetot assure les soins non programmés dans le cadre de la permanence des soins ambulatoires. Cette maison médicale de garde était ouverte toutes les nuits, de 20 heures à minuit, ainsi que les samedis de 12 heures à 20 heures, et les dimanches et jours fériés, de 8 heures à 20 heures. Il n'y avait donc pas de consultation médicale en nuit profonde.

Les chiffres d'activité confirment, vous l'avez souligné, que cette maison médicale de garde répond aux besoins de soins de la population en journée, les samedis et dimanches, avec une moyenne de vingt actes. En revanche, en soirée, les médecins présents n'effectuaient qu'une à deux consultations en moyenne.

En concertation avec l'Union régionale des médecins libéraux et les conseils départementaux de l'Ordre des médecins, l'agence régionale de santé a actualisé le cahier des charges de la permanence des soins ambulatoires à la fin de l'année 2018. Celui-ci a renforcé la régulation médicale grâce à la permanence téléphonique d'un médecin généraliste chaque samedi et dimanche, en journée, et chaque nuit en semaine. Ce conseil médical, répondant à la demande des patients, permet de rassurer, de traiter ou d'orienter en fonction de la symptomatologie.

Au regard des données d'activité de la maison médicale de garde, l'agence régionale de santé Normandie a décidé le maintien du financement pour une présence médicale les samedis après-midi, les dimanches et les jours fériés en journée. Les points de garde nocturnes sont maintenus à Dieppe, Rouen et Le Havre, et SOS médecins intervient également dans plusieurs secteurs de Seine-Maritime.

Désormais, l'ARS attend des responsables de cette structure qu'ils finalisent un projet de santé, afin d'accompagner les professionnels dans la constitution d'un pôle de santé destiné à répondre aux besoins de santé de la population de ce territoire.

**M. le président.** La parole est à M. Xavier Batut.

**M. Xavier Batut.** J'espère du moins que l'ouverture du centre de premiers soins pourra être autorisée. Certes, des services d'urgence existent à Dieppe, Rouen et Le Havre, mais ils se trouvent à 50 kilomètres d'Yvetot. De plus, bien que les médecins de la maison médicale n'effectuaient qu'une à deux consultations la nuit, ils pouvaient, en répondant aux appels téléphoniques, orienter les patients vers les consultations du lendemain.

Ouvrir un centre de premiers soins à Yvetot, au centre de la Seine-Maritime, permettrait un meilleur accès aux soins dans les territoires ruraux éloignés de Dieppe, Rouen et Le Havre. Je compte donc sur vous et sur l'ARS pour l'activer, et pour organiser à nouveau des permanences médicales de nuit.

#### SOINS AUX PERSONNES TÉTRAPLÉGIQUES DANS LES ZONES RURALES

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas, pour exposer sa question, n° 679, relative aux soins aux personnes tétraplégiques dans les zones rurales.

**Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.** Il y a quelques mois, dans ma circonscription du Tarn, je me suis rendue au domicile d'un citoyen tétraplégique depuis plusieurs

dizaines d'années. Sa détresse et celle de son épouse m'ont incitée à engager plusieurs actions, dont mon intervention de ce matin.

Cette personne doit recevoir trois soins par jour, des soins de toilette et des soins particuliers pour vider sa vessie et ses intestins, qui durent entre quarante-cinq minutes et deux heures. De tels soins ne peuvent être effectués que par des infirmiers, les aides-soignants ne pouvant pas les pratiquer.

Cette personne m'a contactée parce que l'un des trois infirmiers intervenant auprès de lui a décidé d'arrêter les soins, obligeant son épouse à pallier cette défection. Le cabinet que j'ai appelé m'a clairement répondu que la rémunération pour ces actes était insuffisante au regard du temps passé et de la lourdeur des soins. Dans les communes voisines, la réponse a été la même : les frais de déplacement n'étant pas pris en charge et leurs agendas étant très remplis, les infirmiers refusaient d'intervenir. Ils indiquaient, par ailleurs, ne pas pouvoir consacrer plus d'un quart d'heure à une toilette. Moi qui suis valide, faire ma toilette me prend déjà plus de temps !

Sans accuser personne, je veux dénoncer cette situation inacceptable, qui ne peut perdurer. J'ai appelé l'ARS, qui m'a entendue ; j'en remercie le directeur, qui a réagi avec beaucoup d'efficacité et qui recherche actuellement des solutions pour cette personne.

Une telle situation met en évidence un grave problème de coordination des cabinets d'infirmiers libéraux.

Le Gouvernement, je n'en doute pas, connaît ces situations et a pris la mesure de l'urgence. J'attends aujourd'hui des réponses à ces personnes en situation de handicap très lourd, mais aussi à nos personnes âgées qui, en vieillissant, ont besoin de soins de plus en plus importants.

La situation ne peut pas perdurer : tous les citoyens n'appellent pas leur député pour demander son intervention.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Votre préoccupation au sujet de la continuité des soins à domicile de cette personne est légitime et partagée par le Gouvernement. Vous l'avez indiqué, les services de l'agence régionale de santé d'Occitanie travaillent en ce moment à élaborer des solutions pour maintenir une prise en charge de cette personne à son domicile grâce à une mobilisation des acteurs du terrain.

L'amélioration de l'accès aux soins des personnes en situation de handicap est un objectif inscrit dans la stratégie nationale de santé 2018-2022 ; il est décliné au sein des nouveaux programmes régionaux de santé.

C'est également une priorité de la feuille de route du Gouvernement adoptée le 20 septembre 2017 et réaffirmée lors du comité interministériel du handicap – CIH – du 25 octobre 2018. Notre ambition est de réduire les inégalités sociales et territoriales de santé. Je vous renvoie au récent rapport de Philippe Denormandie et Marianne Cornu-Pauchet.

Même s'il reste encore beaucoup à faire pour rendre effectif un accès aux soins de qualité pour nos concitoyens en situation de handicap, des progrès importants ont été réalisés grâce aux engagements pris lors des CIH. J'en veux pour preuve le développement des dispositifs de consultations dédiées aux personnes handicapées dans les centres hospita-

liers, dont la pertinence est soulignée par tous les acteurs. Il est désormais prévu d'en élargir et d'en renforcer progressivement la couverture territoriale.

Les services du ministère des solidarités et de la santé accompagnent également le développement de l'hospitalisation à domicile au sein des établissements médico-sociaux, à commencer par les services de soins infirmiers à domicile pour lesquels des outils pratiques à destination des structures ont été spécifiquement créés.

Cette ambition nationale pourra se traduire concrètement, au niveau local, dans le nouveau projet territorial de santé – PTS – créé par le projet de loi relatif à l'organisation et à la transformation du système de santé, dont l'article 7 prévoit explicitement que le PTS « prend en compte l'accès aux soins des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite ».

Le projet territorial de santé, élaboré par les communautés professionnelles territoriales de santé – CPTS –, a en effet pour vocation l'amélioration de l'accès aux soins et de la coordination des parcours de santé. En s'appuyant sur les dispositifs locaux d'appui à la coordination, et afin d'assurer la continuité et la bonne articulation des prises en charge entre les différents professionnels de santé, les CPTS pourront ainsi être l'instance privilégiée de repérage de ces situations complexes, qui requièrent toute notre mobilisation.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.

**Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.** Merci, madame la secrétaire d'État. Ces situations sont prises en considération par le Gouvernement, je n'en doutais pas. Il y a vraiment urgence. Lorsque je me suis rendue chez ces personnes, je me suis dit que de telles situations ne pouvaient pas perdurer. Ils ont tardé à m'appeler, car cette démarche n'est pas facile. S'ils l'ont fait, c'est aussi pour rendre service à toutes les personnes qui se trouvent dans des situations semblables.

Je sais que tout sera mis en œuvre pour leur venir en aide, et tant mieux : le discours doit être suivi d'actes.

#### CRÉDIT D'IMPÔT POUR DES ACTIONS DE PRÉVENTION AU DOMICILE DES PERSONNES ÂGÉES

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Becht, pour exposer sa question, n° 693, relative à l'ouverture d'un crédit d'impôt pour des actions de prévention au domicile des personnes âgées.

**M. Olivier Becht.** Depuis presque une année, ma question passe d'un ministère à l'autre, de celui des finances à celui de l'économie, de celui du budget à celui des solidarités. Après examen, il apparaît à chaque fois que ce dossier relève des attributions d'un autre ministère, et ma question reste sans réponse, sans solution. Je veux croire aujourd'hui que ma question s'adresse aux bonnes personnes.

La voici. La loi ayant affirmé le principe du développement du secteur des services à la personne, le décret du 28 décembre 2016 a dressé une liste exhaustive des activités ouvrant droit à un crédit d'impôt. Cette liste couvre des domaines très divers, de la livraison de repas à domicile au soutien scolaire à domicile en passant par les soins et promenade d'animaux de compagnie pour les personnes dépendantes.

En revanche, cette liste à la Prévert ne comprend pas les actions de sensibilisation axées sur la prévention et adaptées à la vie de nos personnes âgées. Or, dans notre société où les personnes de plus de 60 ans représentent 20 % environ de la population, la question de la prévention, notamment en ce qui concerne la mobilité des seniors, est primordiale. Nos sociétés vieillissent, et si l'espérance de vie augmente, les gains d'espérance de vie en bonne santé ne sont pas aussi importants en proportion. Il est plus que jamais nécessaire d'accompagner les personnes âgées afin qu'elles restent autonomes et qu'elles puissent vivre à leur domicile aussi longtemps que possible.

Des modules de formation en ce sens pourraient être proposés à nos seniors. De nombreuses initiatives sur le terrain n'attendent pour naître que la modification de ce décret. Il me semble donc opportun de le compléter par l'introduction de ces formations pour nos personnes âgées. Le Gouvernement compte-t-il répondre favorablement à cette demande, et dans quel délai ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Vous m'interrogez sur les formations visant à sensibiliser les seniors à la prévention des accidents domestiques et aux premiers secours. Ces formations n'entrent pas dans le champ d'activité des services d'aide et d'accompagnement à domicile des personnes âgées en perte d'autonomie; c'est pourquoi elles ne figurent pas dans le décret du 28 décembre 2016.

Des formations à la prévention et aux secours civiques sont, en revanche, dispensées par les organismes agréés par le ministère de l'intérieur, tels que les sapeurs-pompiers et la Croix-Rouge. De plus, les caisses de retraite se sont investies depuis plusieurs années pour promouvoir et financer des actions de prévention auprès de nos aînés, afin notamment de prévenir les chutes et les accidents de la vie courante. Je pense, par exemple, à la « semaine bleue », qui se déroule tous les ans au mois d'octobre, et qui promeut notamment des actions de prévention de la perte d'autonomie.

Comme vous le savez, le Gouvernement a fait de la prévention la priorité de la stratégie nationale de santé. Les conférences des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie, qui ont désormais été installées dans tous les départements, ont un rôle central à jouer pour impulser une politique coordonnée entre l'ensemble des acteurs.

La prévention a été au cœur des réflexions de la concertation nationale sur le grand âge et l'autonomie, pilotée par Dominique Libault, qui a remis son rapport la semaine dernière. Elle constituera un axe majeur du projet de loi annoncé par le Président de la République. Plusieurs objectifs ont été identifiés : proposer une nouvelle offre de prévention et sensibiliser le grand public ; former massivement les intervenants professionnels auprès des personnes âgées aux réflexes de prévention de la perte d'autonomie ; diffuser les démarches de prévention dans l'ensemble des structures de prise en charge de la personne âgée ; renforcer le pilotage et l'évaluation de la politique de prévention de la perte d'autonomie.

La stratégie globale commune sera annoncée à la fin du premier semestre 2019, et les mesures de nature législative figureront dans la loi sur le grand âge.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Becht.

**M. Olivier Becht.** Ma question ne portait pas sur les formations aux premiers secours, madame la secrétaire d'État, mais sur les formations aux gestes quotidiens qui aident à préserver l'autonomie. Rien à voir, donc, avec les sapeurs-pompiers.

J'ai bien entendu les projets du Gouvernement. Mais, si je comprends bien, la réponse claire à ma question est que le décret ne sera pas modifié.

**M. le président.** Madame la secrétaire d'État, souhaitez-vous apporter des précisions ?

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État.** Nous en reparlons.

#### PRISE EN CHARGE DES TRANSPORTS SANITAIRES

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne, pour exposer sa question, n° 667, relative aux nouvelles conditions de prise en charge des transports sanitaires.

**M. André Chassaigne.** Ma question porte sur les conséquences de l'application de l'article 67 de la loi de financement de la sécurité sociale de 2018, qui a profondément modifié les conditions de prise en charge des transports sanitaires. Cette réforme fait courir de grands risques aux petites entreprises de taxi, maillon indispensable aux territoires ruraux ; elle peut entraîner, à terme, la disparition de ces structures. Les artisans de nos campagnes sont catastrophés et, si vous me permettez l'expression, très remontés.

Dans sa réponse à ma question écrite du 13 novembre 2018, Mme la ministre des solidarités et de la santé m'indique avoir décidé de « marquer une pause dans la mise en œuvre de cette réforme ». Or les petites entreprises concernées se disent toujours très inquiètes des conséquences des conventions qu'elles ont été contraintes de signer, le pistolet sur la tempe, avec les caisses primaires d'assurance maladie locales.

Sous peine de ne plus avoir d'activité suffisante et d'être contraintes à la liquidation, elles ont dû valider des conditions de prise en charge des patients particulièrement rigoureuses, avec une forte augmentation des remises effectuées. Cette situation mettra à mal leur trésorerie, déjà fragile ; certains ont déjà dû interrompre leur activité. De plus, ces petites entreprises devront répondre aux appels d'offres des groupements hospitaliers de territoire – GHT –, dont le seul critère sera le coût, au détriment de la relation des conducteurs de taxis avec les patients qu'ils conduisent régulièrement, pour des actes de chimiothérapie, de dialyse... Or on sait qu'une grande proximité se construit dans ces moments-là.

Quelles actions concrètes le Gouvernement entend-il mener afin de stopper ces mesures visant de fait à éradiquer les petites entreprises de transport sanitaire ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Permettez-moi de vous rassurer d'emblée : l'action du Gouvernement en matière de transport de patients ne vise pas à éradiquer telle ou telle catégorie d'acteurs, transporteurs sanitaires ou taxis conventionnés avec l'assurance maladie.

Tout d'abord, la réforme de l'article 80 de la loi de financement de la sécurité sociale de 2017 a pour objet de confier aux établissements de santé l'organisation et le financement d'une partie des transports qu'ils prescrivent, une partie réduite mais essentielle, c'est-à-dire les transports entre

plusieurs sites ou établissements différents de patients déjà hospitalisés. L'amélioration du parcours de soins de ces derniers suppose que les établissements de santé se voient confier une nouvelle responsabilité, et c'est le sens de cette réforme.

Pour autant, nous ne sous-estimons pas les difficultés rencontrées dans l'organisation de ces parcours. C'est la raison pour laquelle Mme la ministre des solidarités et de la santé a annoncé une pause dans le déploiement de la réforme, afin d'y apporter des améliorations en concertation avec les représentants des intéressés.

Les petites entreprises ne sont pas exclues de cette activité; elles seront, au contraire, accompagnées pour s'adapter à cette évolution de leur environnement, et en particulier pour répondre à des appels d'offres organisés par des établissements de santé.

Par ailleurs, vous mentionnez un autre sujet, celui des conventions entre taxis et caisses primaires. Les évolutions conventionnelles en cours visent à maîtriser l'évolution des dépenses de l'assurance maladie; elles résultent d'une action concertée avec les représentants des taxis, retranscrite dans un protocole d'accord signé le 12 novembre dernier. Il s'agit, pour permettre une meilleure régulation de ces dépenses, de proposer à la profession des taxis un équilibre économique dans un contexte où le transport de malades représente une part significative de leur activité, tout en garantissant le caractère soutenable de ces prises en charge pour le système de santé.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Merci de cette réponse claire et précise.

Néanmoins, il faut comprendre que les concertations sur le transport sanitaire qui se déroulent au niveau national ont lieu avec les grandes compagnies, et que celles-ci se livrent à un lobbying extrême pour récupérer la totalité de ce marché. Sur le terrain, les petits artisans locaux rendent un service indispensable, mais leur équilibre financier est très précaire. Et la réalité, c'est que les caisses primaires d'assurance maladie, en particulier, doivent absolument limiter les coûts, et que dans ces conditions, les petits artisans locaux ne peuvent pas répondre aux appels d'offres.

De la même façon, les groupements hospitaliers de territoire, comme ils l'ont fait pour nombre d'autres marchés, vont lancer des appels d'offres; mais seules les grandes compagnies de taxi et de transport sanitaire pourront y répondre.

#### EFFECTIFS DE POLICE AU COMMISSARIAT D'ALENÇON

**M. le président.** La parole est à M. Joaquim Pueyo, pour exposer sa question, n° 692, relative aux effectifs de police au commissariat d'Alençon.

**M. Joaquim Pueyo.** Je souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les effectifs du commissariat de police d'Alençon. Celui-ci intervient sur un territoire de 40 000 habitants qui englobe plusieurs communes de la périphérie, où se trouvent notamment la maison centrale d'Alençon-Condé-sur-Sarthe et deux quartiers éligibles à la politique de la ville.

Les organisations professionnelles ont appelé mon attention à plusieurs reprises sur les difficultés de fonctionnement du commissariat, liées au manque de personnel. Si l'on retient une logique purement comptable, la présence de quatre-vingts fonctionnaires de police y est nécessaire; c'est

ce qu'indique l'organigramme. Il faut cependant examiner dans le détail l'ensemble des missions confiées aux policiers de ce commissariat: la maison centrale d'Alençon-Condé-sur-Sarthe mobilise des effectifs de police dans le cadre des extractions judiciaires, de la surveillance extérieure du site et de la garde des détenus hospitalisés. Selon l'organigramme, ces tâches contraignantes et potentiellement dangereuses du fait de la présence de détenus particulièrement signalés au sein de l'établissement devraient être effectuées par l'unité d'ordre public, qui est censée compter douze agents. Or, à ce jour, selon les informations portées à ma connaissance, seuls cinq policiers formés sont dédiés à ces missions. De plus, cette unité devrait pouvoir intervenir en renfort des deux autres commissariats de l'Orne, Flers et Argentan, en cas de troubles à l'ordre public.

Par ailleurs, en service de nuit, trois groupes doivent normalement circuler. Selon les textes, ils doivent être composés au minimum de quatre fonctionnaires. Or, actuellement, seuls onze agents sont disponibles. Il en va de même pour la brigade anti-criminalité, qui fonctionne à titre dérogatoire: elle ne dispose que de six fonctionnaires dans tout le département de l'Orne, alors qu'un minimum de neuf agents est prévu. Comme les fonctionnaires se retrouvent souvent à deux, elle ne peut travailler normalement. Tout cela a des répercussions concrètes, comme nous avons pu le constater lors d'événements survenus en août dernier dans un quartier: les violences n'ont pas pu être maîtrisées.

Cet écart entre les besoins et la réalité pèse lourdement sur le fonctionnement du commissariat, d'où ma question au ministre de l'intérieur. J'ai certes obtenu des réponses à propos des adjoints de sécurité, mais, selon les informations portées à ma connaissance, il faudrait dix postes supplémentaires pour que le commissariat fonctionne normalement et puisse opérer sur tout le territoire de la communauté urbaine pour lequel il est compétent.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Permettez-moi, monsieur Pueyo, de vous apporter la réponse du ministre de l'intérieur, qui ne peut être présent ce matin.

La sécurité est une priorité absolue de ce gouvernement. Dix mille postes de policiers et de gendarmes seront créés durant le quinquennat. Afin d'assurer la montée en puissance des moyens de la police et de la gendarmerie, le budget de 2019 est en augmentation de plus de 330 millions d'euros. Dans le cadre de la police de sécurité du quotidien – PSQ –, nous organisons une police sur mesure, avec des policiers et des gendarmes davantage présents sur le terrain.

À Alençon comme ailleurs, les moyens sont essentiels. Au 28 février 2019, la circonscription de sécurité publique d'Alençon comptait un effectif de cent agents. À la fin du mois d'août 2019, leur nombre devrait être porté à cent trois. S'agissant des gradés et gardiens de la paix, ils étaient soixante-sept au 28 février 2019, l'effectif de référence défini pour cette circonscription étant de soixante-quatorze. À la fin du mois d'août 2019, compte tenu des mouvements prévisionnels connus à ce jour, l'effectif devrait être de soixante-huit.

Concernant le centre pénitentiaire d'Alençon-Condé-sur-Sarthe, je précise que les extractions judiciaires dans le département de l'Orne incombent, depuis le 5 décembre 2011, à l'administration pénitentiaire. Quant aux extractions à enjeu procédural majeur, elles sont effectivement à la charge de la police nationale. Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et le 28 février

2019, la direction départementale de la sécurité publique – DDSP – n'a effectué que quatre extractions à enjeu procédural majeur. Toutefois, soucieuse de répondre aux sollicitations des magistrats du tribunal de grande instance d'Alençon pour des situations ne relevant pas de sa charge, la DDSP a réalisé en outre soixante-six extractions judiciaires sans enjeu procédural majeur.

À Alençon comme ailleurs, la priorité doit être la lutte contre la délinquance. Avec la PSQ, nous modernisons les moyens d'action des forces de l'ordre en simplifiant la procédure pénale et en supprimant les tâches indues qui détournent les policiers de leurs missions prioritaires. La loi de programmation et de réforme pour la justice permet de nouvelles avancées à cet égard, qui faciliteront le travail opérationnel de nos forces de l'ordre. D'autres chantiers sont engagés, notamment la procédure pénale numérique. Nous poursuivons les efforts pour améliorer le travail des policiers et leur permettre d'accomplir plus efficacement leurs missions.

**M. le président.** La parole est à M. Joaquim Pueyo.

**M. Joaquim Pueyo.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État. Cependant, vous n'avez pas apporté de réponse concrète au sujet de la demande de postes supplémentaires. Nous relevons que les policiers concernés ont effectué près de 20 000 heures supplémentaires en 2018, ce qui démontre bien qu'il y a un manque de postes budgétaires. Je souhaite donc que l'organigramme soit revu, d'autant plus que la circonscription d'Alençon comprend, je l'ai dit, deux quartiers relevant de la politique de la ville, dont les populations doivent être prises en charge de manière différenciée. De plus, la présence de la maison centrale induit un travail lourd. La police doit effectuer des rondes régulières pour surveiller ses abords. L'établissement recevant des détenus radicalisés, le nombre d'extractions est susceptible d'augmenter au cours des mois qui viennent.

J'espère donc que cette demande sera réexaminée au niveau du ministre de l'intérieur. Si j'ai posé cette question, ce n'est pas par hasard : j'ai été destinataire de remontées à la fois des organisations professionnelles et des pouvoirs publics. Je suis d'accord avec les chiffres que vous avez indiqués, madame la secrétaire d'État, mais l'effectif du commissariat n'est pas suffisant si l'on prend en considération toutes les contraintes liées à ses fonctions. Il me paraît absolument indispensable de le renforcer.

#### CIRCONSTANCES AGGRAVANTES EN CAS D'ACCIDENT ROUTIER

**M. le président.** La parole est à Mme Anne Brugnera, pour exposer sa question, n° 678, relative aux circonstances aggravantes en cas d'accident routier.

**Mme Anne Brugnera.** Ma question s'adresse à Mme la garde des sceaux. Elle concerne les peines encourues par les individus qui commettent des délits routiers causant le décès d'une personne.

En 2016, le 6<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, qui fait partie de ma circonscription, et, au-delà, l'ensemble des Lyonnais ont été marqués par un accident de la route dramatique, survenu en plein cœur de la ville, qui a coûté la vie à une jeune femme qui se rendait à pied à son domicile et a lourdement handicapé son compagnon. Par la suite, l'enquête a mis en lumière les nombreuses circonstances aggravant le cas du conducteur coupable : feu rouge grillé, vitesse approchant le double de celle autorisée, conduite sous l'emprise de l'alcool, conduite sous l'emprise de stupéfiants, absence de permis de conduire.

Le nombre d'infractions est tel qu'il s'est dit après coup que l'accident était, hélas ! inévitable et que le conducteur avait réuni toutes les conditions pour provoquer un homicide.

Or la peine aggravée ne fait actuellement l'objet d'aucun palier en fonction du nombre d'infractions constatées dans une même affaire. À la suite de ce drame, certains Lyonnais ont créé une association qui accompagne les victimes d'accidents de la route similaires et leurs familles, et qui étudie de près les circonstances dans lesquelles ils se sont produits afin de les prévenir. Comme eux et comme de nombreux autres Lyonnais, je m'interroge sur la possibilité de requalifier ces homicides en tenant compte des circonstances aggravantes avec une plus grande sévérité. La création, pour les accidents de ce type, d'un délit propre, distinct de l'homicide involontaire, pourrait-elle être étudiée ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.

**Mme Christelle Dubos, secrétaire d'État auprès de la ministre des solidarités et de la santé.** Madame Brugnera, vous avez souhaité appeler l'attention de Mme la garde des sceaux sur la question des homicides par conducteur lors d'un accident de la circulation routière. Vous relayez la demande d'une évolution du cadre juridique applicable lorsqu'un accident mortel a été causé à la suite d'un cumul de circonstances aggravantes. Vous souhaitez que cette situation soit prise en compte plus sévèrement, par la création d'un délit propre, distinct de l'homicide involontaire.

Le Gouvernement est pleinement engagé dans la lutte contre la violence routière. Celle-ci demeure une priorité nationale et a fait l'objet, le 9 janvier 2018, à la demande du Président de la République, d'une réunion du comité interministériel de la sécurité routière, présidée par le Premier ministre. Par ailleurs, depuis 2004, les parquets généraux sont régulièrement sensibilisés par des circulaires sur la nécessité de lutter avec détermination contre les violences routières. Les délits d'homicide et blessures involontaires par conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'échappent pas à cette politique de fermeté.

Le code pénal en vigueur distingue, d'une part, l'infraction d'homicide involontaire par conducteur d'un véhicule dû à sa seule inattention, imprudence ou négligence et, d'autre part, l'infraction d'homicide involontaire par conducteur d'un véhicule avec une ou plusieurs circonstances aggravantes imputables audit conducteur, qui a délibérément contribué à les créer.

En cas d'homicide involontaire non aggravé par conducteur, le seuil maximal de la peine d'emprisonnement encourue est fixé à cinq ans et celui de l'amende encourue, à 75 000 euros. En revanche, s'il existe une circonstance aggravante liée notamment à l'état d'ivresse, à la consommation préalable de produits stupéfiants ou à un manquement délibéré à une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la peine encourue est de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende. Si deux circonstances aggravantes sont relevées, la peine d'emprisonnement encourue est portée à dix ans et l'amende, à 150 000 euros. Les textes en vigueur permettent donc déjà de sanctionner les auteurs en fonction de leur degré de responsabilité dans la survenance des faits.

En cas de récidive légale, ces peines sont doublées, la peine encourue pouvant être portée à vingt ans d'emprisonnement dans l'hypothèse où trois circonstances aggravantes sont réunies. L'article 132-16-2 du code pénal permet d'ailleurs de poursuivre en récidive légale le conducteur responsable d'un homicide lorsqu'il a été précédemment condamné pour

de simples blessures involontaires. Au regard de la fermeté du cadre juridique existant, aucune modification des textes en vigueur n'est actuellement envisagée.

**M. le président.** La parole est à Mme Anne Brugnera.

**Mme Anne Brugnera.** Je vous remercie sincèrement, madame la secrétaire d'État, de votre réponse. Je l'entends et je la comprends. Je signale néanmoins que les accidents avec circonstances aggravantes multiples – plus de deux – sont de plus en plus fréquents, ce qui soulève un certain nombre de questions. Nous poursuivrons donc le travail à ce sujet.

#### INDEMNISATION CHÔMAGE DES TRAVAILLEURS FRONTALIERS

**M. le président.** La parole est à Mme Marion Lenne, pour exposer sa question, n° 668, relative à l'indemnisation chômage des travailleurs frontaliers.

**Mme Marion Lenne.** Madame la ministre du travail, permettez-moi de vous interroger sur l'indemnisation chômage des travailleurs frontaliers, plus particulièrement ceux qui travaillent en Suisse.

L'accord sur la libre circulation des personnes conclu entre l'Union européenne et la Suisse a permis aux frontaliers français de travailler plus facilement en Suisse – ils sont actuellement 173 000 dans ce cas –, au sein de bassins de vie communs tels que l'eurodistrict de Bâle, l'espace Mont-Blanc, la métropole du Grand Genève ou l'agglomération lausannoise.

En cas de perte d'emploi, leur indemnisation chômage repose sur la France, une partie des cotisations étant rétrocédée par la Suisse. Pour mettre fin à ce système d'indemnisation, dont la mise en œuvre est parfois complexe et qui se révèle souvent défavorable au pays de résidence, la Commission européenne a proposé, en décembre 2016, une évolution de la législation sur les travailleurs frontaliers, de manière à faire reposer l'indemnisation chômage sur le pays d'emploi.

Le cas de la Suisse, notre si prospère et inspirante voisine, reste à ce jour en suspens. État tiers par rapport à l'Union européenne, elle est exclue du champ de la réforme, mais pourrait y être intégrée en fonction du résultat des négociations en cours à Bruxelles sur l'accord-cadre institutionnel entre l'Union européenne et la Suisse.

Sachant que le nombre de frontaliers français travaillant en Suisse augmente chaque année, je souhaite vous interroger sur deux points, madame la ministre. D'une part, quel est l'état d'avancement des négociations avec la Suisse à propos de l'indemnisation chômage? D'autre part, la situation singulière des frontaliers sera-t-elle abordée dans le cadre de la future réforme de l'assurance chômage?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre du travail.

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Comme vous l'avez indiqué, madame Lenne, en application de la réglementation européenne, la charge de l'indemnisation des travailleurs frontaliers résidant en France et travaillant en Suisse revient à l'État de résidence. Telle est la règle générale en Europe. Autrement dit, le régime d'assurance chômage français supporte la charge de l'indemnisation des travailleurs frontaliers privés d'emploi au titre de périodes d'emploi qui ont donné lieu à des contributions perçues en Suisse.

Les modalités de remboursement partiel de ces prestations sont définies par le règlement européen n° 883/2004, qui coordonne les régimes de sécurité sociale et d'assurance chômage au sein de l'Union européenne. La Suisse ne fait pas partie de l'Union européenne, mais a adhéré à ce règlement en avril 2012 – sur les sujets de cette nature, il est de coutume que les accords conclus au niveau européen soient suivis d'un accord similaire avec la Suisse. Ce règlement prévoit que la Suisse rembourse à la France trois ou cinq mois d'indemnisation des allocataires en fonction de leur durée d'affiliation antérieure. Notons que le travailleur frontalier bénéficie des mêmes droits que tout autre demandeur d'emploi. Il peut ainsi reprendre une activité réduite en conservant le versement partiel de ses allocations.

Comme vous l'avez souligné, le nombre de frontaliers français travaillent en Suisse s'est fortement accru au cours des vingt dernières années. L'indemnisation chômage de ces frontaliers pèse donc très lourdement sur le régime d'assurance chômage français. En 2016, la France a versé 620 millions d'euros de prestations chômage à des travailleurs frontaliers qui résidaient en France et avaient précédemment travaillé en Suisse. La Suisse ayant remboursé 144 millions à la France, le surcoût s'est élevé à 476 millions.

La France et une majorité d'autres États s'efforcent de faire évoluer le règlement européen, première étape indispensable afin de corriger la situation. Nous connaissons avec le Luxembourg, ainsi qu'avec d'autres pays européens, cette difficulté que certains États rencontrent, de manière inverse, avec d'autres États membres, dont la France, quand la main-d'œuvre n'est plus exportée mais importée.

Ce dossier est à l'ordre du jour européen. Dès qu'il sera clos, nous pourrions traiter avec la Suisse. Nous avons déjà parlé à nos homologues et j'ai rendez-vous avec eux pour le lendemain du jour où le règlement européen aura été modifié. C'est un des sujets de l'Europe sociale que nous voulons construire.

**M. le président.** La parole est à Mme Marion Lenne.

**Mme Marion Lenne.** Merci, madame la ministre pour ces précisions. Depuis 2014, la France perçoit les cotisations versées par les travailleurs frontaliers qui ont choisi d'être affiliés à la couverture maladie universelle. Pour aller dans le sens de l'harmonisation sociale, il semble plus juste, cohérent et légitime de demander à nos amis suisses la rétrocession des cotisations dues à l'UNEDIC.

Vous l'avez rappelé, la Suisse est de loin le pays qui coûte le plus à l'assurance chômage française. Puisque, entre 2010 et 2012, l'UNEDIC n'a pas reçu les cotisations qui lui étaient dues par la Suisse, il est important de prévoir un mécanisme permettant de récupérer cette somme.

#### CENTRE AFPA DU VIGEANT DANS LA VIENNE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Clément, pour exposer sa question, n° 686, relative à la situation du centre AFPA du Vigeant dans la Vienne.

**M. Jean-Michel Clément.** Ma question concerne la situation de l'AFPA, l'Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes.

Malgré sa transformation en EPIC – établissement public à caractère industriel et commercial –, l'AFPA se trouve aujourd'hui devoir faire face à une restructuration d'ampleur. Celle-ci touche de nombreux territoires, en parti-

culier le mien, puisque le centre du Vigeant, situé dans le sud du département de la Vienne, doit être fermé au cours de l'année 2020 au plus tard.

Ce site a pourtant su trouver toute sa place localement en nouant des partenariats essentiels avec plusieurs établissements installés sur le territoire : un centre éducatif fermé pour lequel il assure l'orientation et la qualification des jeunes mineurs, un centre d'accueil et d'orientation pour migrants dont il assure la gestion pour l'État, ou encore un centre médical de post-cure en addictologie. Il mène, en outre, des actions de formation plus classiques en direction des demandeurs d'emploi ou pour la formation continue. Le site est notamment spécialisé pour la formation des monteuses de réseaux électriques, pour laquelle il bénéficie d'une réputation reconnue nationalement.

Le centre AFPA, qui recouvre 8,5 hectares, comprend vingt-six bâtiments, un espace de restauration pour 150 personnes en potentiel et un hébergement de quatre-vingt-dix-huit lits. Cet ensemble immobilier appartient à l'État et relève de la tutelle de votre ministère.

Le budget global du site se montant aux environs de 3,5 millions d'euros, la fermeture ne sera pas sans incidence sur la réalité économique locale. Cette fermeture annoncée est en tout point assimilable à celle d'une entreprise qui rayonne sur un territoire, et qui est plus gravement ressentie encore lorsque ce territoire est rural. Aujourd'hui plus encore qu'hier, le soutien de l'État aux territoires ruraux est vital. Tel est l'ADN du groupe parlementaire auquel j'appartiens.

Lorsqu'une entreprise vient à fermer définitivement ses portes en compromettant à court et moyen termes l'espoir de développement d'une région, l'État sait venir en appui aux espaces fragilisés en accompagnant la reconversion du site ou en redéployant des activités sur celui-ci.

Quels moyens l'État envisage-t-il de développer au cas particulier pour que soient maintenues toutes les activités existantes, qui seraient compromises en cas de fermeture sèche ?

Quel sort le propriétaire que vous êtes réservera-t-il à l'ensemble immobilier ainsi libéré ?

Enfin, l'État serait-il disposé à financer l'ingénierie nécessaire à la nouvelle orientation du site ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre du travail.

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Comme vous le savez, l'AFPA connaît depuis des années une situation structurellement difficile. Les pertes d'exploitation annuelles atteignent 70 à 100 millions d'euros depuis une dizaine d'années. La direction générale et le conseil d'administration de l'AFPA ont donc proposé une feuille de route visant, non à fermer l'Agence, mais à la restructurer et à lui donner un nouvel élan, ce qui va dans le bon sens.

J'y vois un effet secondaire des lois de décentralisation, car les régions soumettent l'AFPA aux appels d'offres, ce qui explique que, pour la région Nouvelle-Aquitaine, le budget des centres de l'AFPA ait diminué de 17 % en moyenne. Je ne reproche pas aux régions des décisions qui relèvent de leur libre administration, mais je constate qu'elles aggravent la situation déjà difficile de l'AFPA.

Cela dit, il faut distinguer deux sujets : l'avenir des salariés des sites qui vont fermer et l'aménagement du territoire.

Pour les salariés, l'Agence a dû mettre en place un plan de sauvegarde de l'emploi – PSE. La procédure d'information-consultation est en cours. Si la direction générale a un peu dépassé les délais, c'est dans le bon sens, puisqu'il s'agissait de trouver la meilleure solution.

Il faut raisonner à la fois en termes de création et de fermeture de postes. En effet, quelque 600 postes seront créés pour que l'AFPA assume de nouvelles fonctions : formation des migrants, sujets proches du régaliens, opportunités de développement. À l'inverse, certaines sections, qui n'accueillent depuis des années que très peu de demandeurs d'emploi, doivent être modifiées.

J'en viens à la question du territoire. Vous avez raison de souligner que la fermeture du centre du Vigeant, comme celle d'autres centres AFPA, aura des conséquences importantes, d'autant qu'elle intervient non dans un centre-ville, où l'on fusionnerait deux centres, mais dans un territoire rural.

À ma demande, l'AFPA explore deux pistes. D'une part, comment continuer à former des demandeurs d'emploi, quitte à le faire de façon mobile, dans tous les territoires ? La proximité d'une offre d'emploi est en effet importante pour les demandeurs d'emploi. D'autre part, quelles sont les possibilités de reconversion du site ? Cette voie doit être examinée avec tous les acteurs, notamment les acteurs locaux.

Il est trop tôt pour en parler à propos du site du Vigeant, mais c'est un des éléments de notre stratégie, qui porte tant sur l'emploi que sur le territoire. L'histoire n'est pas finie. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Clément.

**M. Jean-Michel Clément.** Nous sommes évidemment au milieu du chemin, mais les diverses collectivités se sont déjà mobilisées. Vous le savez peut-être. Ce qui va nous manquer sur ce territoire, compte tenu de l'éclatement des acteurs publics et privés possibles – car les chefs d'entreprise sont également mobilisés –, c'est l'ingénierie du futur projet.

Nous attendons de l'État un effort singulier pour qu'il coordonne l'action sur le terrain. C'est sur ce point que porte ma demande expresse, à laquelle vous ne répondrez pas ce matin, mais que je réitérerai le moment venu.

#### SCOLARISATION À 3 ANS

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Leclerc, pour exposer sa question, n° 681, relative à la scolarisation à 3 ans.

**M. Sébastien Leclerc.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse. Tous les ans, de janvier à avril, nous connaissons les mêmes tensions dans nos territoires, autour du sujet de la carte scolaire et principalement sur les enjeux de retrait d'emploi, et donc de fermeture de classe.

M. Blanquer a suggéré une piste, il y a quelques semaines, lors de la discussion du projet de loi pour une école de la confiance. Elle consisterait à envisager ces évolutions sur des cycles pluriannuels. Nous aimerions en savoir un peu plus sur cette proposition.

Régulièrement, on constate une incompréhension entre les parents d'élèves, les élus locaux et les services du ministère sur la non-prise en compte des enfants de moins de 3 ans dans les effectifs retenus pour l'école en question. Pourtant, le projet de loi abaisse l'âge de la scolarité obligatoire de 6 ans à 3.

Le principe de la scolarisation des enfants de moins de 3 ans a été largement mis en avant par le précédent gouvernement. Depuis, vous ne l'avez pas remis en cause. Dans bien des cas, des tensions se cristallisent dans des écoles lorsqu'on annonce une fermeture de poste en se basant sur des effectifs prévisionnels qui écartent volontairement ces tout-petits, alors que leur prise en compte éviterait le débat et les crispations qui en découlent.

À mon sens, la situation doit forcément évoluer avec la scolarisation obligatoire à l'âge de 3 ans, puisque certaines familles ainsi que certaines écoles voudront que l'année scolaire soit effectuée en totalité, ce qui obligera les enfants à débiter l'année scolaire avant leur troisième anniversaire. Il me paraît important qu'un enfant fasse sa rentrée le même jour que ses camarades, les arrivées successives étant parfois un facteur de déséquilibre pour la classe et de difficulté d'inclusion pour l'enfant.

Je tenais enfin à alerter M. le ministre de l'éducation et de la jeunesse sur un cas très particulier que je rencontre dans ma circonscription : celui de la commune de Cambremer.

La compétence scolaire y a été gérée pendant quinze ans par une communauté de communes à fiscalité additionnelle et, lors de l'application de la loi NOTRe – portant nouvelle organisation territoriale de la République –, la commune a adhéré à une communauté d'agglomération à fiscalité professionnelle unique qui n'exerce pas la compétence scolaire.

Il y a donc eu retour de la compétence scolaire au sein du budget municipal, mais, comme il ne préexistait pas d'attribution de compensation, la commune n'a pas aujourd'hui les moyens d'exercer cette compétence. Il s'agit, à notre connaissance, d'un cas unique en France. Je pense que les services du ministère devraient examiner cette situation et consentir aux efforts nécessaires pour que la commune de Cambremer puisse disposer des moyens de faire fonctionner correctement son école.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre du travail.

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Comme vous le savez, le projet de loi pour une école de la confiance, tel qu'il a été adopté par cette assemblée en février dernier, prévoit que l'obligation d'instruction s'appliquera à tous les enfants à partir de la date de la rentrée scolaire de l'année civile durant laquelle l'enfant atteint l'âge de 3 ans, et non à partir de sa date d'anniversaire.

Vous l'avez souligné, accueillir chaque enfant à l'école « au fil de l'eau », en fonction de sa date d'anniversaire, pourrait être très déstabilisant, car de tout jeunes enfants arriveraient dans un groupe déjà constitué, tandis que la classe devrait s'habituer en permanence à des nouveaux venus.

La règle est claire : il y a une seule rentrée scolaire, au mois de septembre, pour tous les élèves, ce qui signifie concrètement que les enfants qui atteignent l'âge de 3 ans entre janvier et septembre ne seront admis à l'école qu'à partir du mois de septembre de l'année civile concernée. Cela veut dire aussi que les enfants qui auront 3 ans après la rentrée scolaire, mais avant le 31 décembre de la même année civile, commencent aussi de plein droit à l'école début en septembre. En clair, on entre à l'école en septembre l'année de ses 3 ans.

Vous avez également évoqué les enfants de moins de 3 ans. Dans certains cas, des dispositions du code de l'éducation permettent de scolariser de très jeunes enfants dès l'âge de 2 ans révolu, notamment pour réduire certaines inégalités sociales et permettre, là où c'est possible, en fonction de l'environnement, l'accès la scolarité.

Dans tous les cas, qu'ils aient 3 ans ou moins, tous les enfants qui entrent à l'école sont comptabilisés dans le calcul des effectifs.

Par ailleurs, le cas de Cambremer, que vous avez signalé, semble extrêmement rare. Je n'ai pas d'information sur ce point précis. Je transmettrai par conséquent votre question au ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, afin qu'il vous réponde.

Quoi qu'il en soit, la règle générale est claire. Tous les effectifs seront en place à la rentrée.

**M. le président.** La parole est à M. Sébastien Leclerc.

**M. Sébastien Leclerc.** Je vous remercie de votre réponse. Effectivement, la règle est claire mais, sur le terrain, elle suscite des incompréhensions. Sans doute faut-il à présent l'expliquer et peut-être la faire évoluer, pour éviter certaines fermetures de classe.

S'agissant de la situation de Cambremer, c'est à M. Blanquer que je souhaitais la soumettre. Je pensais qu'il serait là ce matin. Cette école, qui a fait le choix de conserver quatre jours et demi de scolarisation, offre un accueil d'une très grande qualité aux enfants en milieu rural. La situation de Cambremer, qui compte 1 200 habitants, est un dommage collatéral de la loi NOTRe. Le préfet de l'époque n'a pas appliqué le SDCI, le schéma départemental de coopération intercommunal, qui avait été décidé avec les élus.

#### FERMETURE DU LYCÉE PROFESSIONNELSAINTE-THÉRÈSE À OERMINGEN.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Hetzel, pour exposer sa question, n° 682, relative à la fermeture du lycée professionnel Sainte-Thérèse à Oermingen.

**M. Patrick Hetzel.** Je souhaitais interroger M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse sur la situation du lycée professionnel Sainte-Thérèse à Oermingen, situé dans ma circonscription.

Il y a quelques semaines, la congrégation de la Divine Providence à Ribeauvillé a pris la décision de fermer, à partir de la prochaine rentrée scolaire, cet établissement situé en territoire rural de l'Alsace bossue.

Cette décision est très préjudiciable à l'offre de formation du secteur, alors que les formations présentes sur le site correspondent aux besoins de l'économie et aux aspirations légitimes des élèves et de leurs familles. Les locaux de cet établissement sont en parfait état, le conseil régional ayant procédé récemment à des investissements.

Pour réduire les inégalités sociales en milieu rural, il serait pertinent que l'éducation nationale reprenne ce site pour en faire, par exemple, une annexe du lycée public Georges-Imbert de Sarre-Union, situé à quelques kilomètres.

Aussi, en accord avec les élus du territoire, le maire de la commune et les élus de l'intercommunalité, les conseillers départementaux et les conseillers régionaux, je souhaite savoir comment les services du ministère peuvent envisager, en liaison avec les collectivités territoriales, notamment le conseil régional, une reprise de cet établissement, dès la rentrée prochaine, par les services de l'État.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre du travail.

**Mme Muriel Pénicaud, ministre du travail.** Monsieur Hetzel, je réponds avec plaisir à votre question, au nom du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, avec qui, vous le savez, nous travaillons en étroite concertation en faveur du développement de l'apprentissage et de l'enseignement professionnel. La transformation de la voie professionnelle, impulsée par le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse, va consolider la logique de réseau. Chaque lycée professionnel aura vocation à s'intégrer dans un réseau géographique, ce qui favorisera les complémentarités sur un territoire donné. Le lycée professionnel congréganiste Sainte-Thérèse, à Oermingen, a vu le nombre de ses élèves baisser de 24 % entre 2016 et 2018. En 2018, 93 % des 122 élèves sont des filles, principalement orientées vers des diplômes de la petite enfance. Par ailleurs, la mobilisation des moyens d'enseignement, avec 16 ETP d'enseignants, dont la moitié est constituée de non-titulaires, y est proportionnellement supérieure à la moyenne nationale.

Empêcher la fermeture d'un établissement privé – en l'occurrence un établissement congréganiste – n'entre pas dans les prérogatives du ministère de l'éducation nationale. Néanmoins, je veux vous apporter trois précisions. Premièrement, les dispositions combinées des articles L. 442-4 et R. 442-23 à R. 442-32 du code de l'éducation permettent la reprise d'un établissement privé sous contrat dans l'enseignement public – dont ils définissent les modalités – si les responsables de l'établissement en font la demande. Deuxièmement, celle-ci est alors instruite par le préfet, en liaison avec le recteur d'académie. Troisièmement, c'est à ce dernier qu'il revient d'apprécier, en application de l'article R. 442-26 du code de l'éducation, si l'établissement qui demande son intégration dans l'enseignement public répond à un besoin scolaire, compte tenu de la carte des formations.

C'est pourquoi le ministre de l'éducation nationale a engagé des démarches auprès de l'académie, afin de connaître les possibilités d'accueil et les perspectives de reprise et d'intégration de cet établissement au sein du ministère de l'éducation nationale, en liaison avec le conseil régional. Le lycée Sainte-Thérèse n'a pas demandé sa reprise par l'enseignement public, alors qu'il est le seul à pouvoir le faire. En effet, l'offre de formation dans le public concernant l'accompagnement, les soins et les services à la personne – ASSP –, ainsi que la cuisine, est suffisante dans le secteur géographique concerné. La reprise de cet établissement, au regard de la carte de l'enseignement professionnel, n'offrirait donc que peu d'intérêt. Le lycée professionnel Simon-Lazard, à Sarreguemines, qui se trouve à moins de quinze minutes, propose déjà le baccalauréat professionnel ASSP et le CAP « assistant technique en milieu familial et collectif » – formations que suivent actuellement 91 % des élèves du lycée Sainte-Thérèse. Les soixante-quatorze élèves qui devront être affectés à la rentrée ont déjà fait leurs vœux et souhaitent, pour la très grande majorité d'entre eux, rejoindre le lycée Simon-Lazard, à Sarreguemines.

Concernant les personnels enseignants, les neuf maîtres en contrat définitif devront être réaffectés dans un autre établissement privé ; six d'entre eux ont demandé leur intégration dans le public, en priorité dans l'académie de Nancy-Metz. Les neuf maîtres en contrat provisoire pourront se porter candidats à des postes non pourvus dans les établissements privés ou publics des académies de Strasbourg et Nancy-Metz.

En outre, s'agissant de la carte des formations professionnelles initiales, la région n'a pas souhaité, compte tenu des faits que je vous ai exposés, développer l'offre de formations ASSP.

Je peux donc vous confirmer que cette situation est bien prise en compte par les services de l'État, mais que cet établissement ne fera pas l'objet d'une reprise.

**M. le président.** La parole est à M. Patrick Hetzel.

**M. Patrick Hetzel.** Madame la ministre du travail, monsieur le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, je note que cette question fait l'objet d'un traitement très administratif, et je le déplore, d'autant plus que le lycée Sainte-Thérèse est situé en grande ruralité. Juridiquement, vous avez raison : l'établissement d'enseignement privé pouvait demander la reprise de l'établissement par l'éducation nationale. Cela étant, les élus demandent au rectorat, depuis maintenant plusieurs mois, la tenue d'une concertation avec les services de l'État : elle n'a pas eu lieu, ce que je déplore également. Par ailleurs, vous affirmez que les élèves peuvent se rendre au lycée Simon-Lazard de Sarreguemines en quinze minutes. Non seulement le temps de transport est en réalité plus long, mais le public concerné est extrêmement fragile. Encore une fois, je relève un décalage important entre vos discours et vos actes.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue !

**M. Patrick Hetzel.** Sur ce sujet comme sur d'autres, vous ne répondez pas aux besoins du territoire. Il me faut hélas le déplorer dans cet hémicycle.

#### DÉTECTION DES TROUBLES DU LANGAGE ET DES APPRENTISSAGES

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Lainé, pour exposer sa question, n° 687, relative à la détection des troubles du langage et des apprentissages.

**M. Fabien Lainé.** Je souhaite appeler votre attention sur la détection des troubles spécifiques du langage et des apprentissages en milieu scolaire. Avant la loi du 11 février 2005, certains élèves dyslexiques bénéficiaient, au cours de leur scolarité, d'aménagements des examens, avec un tiers-temps supplémentaire, de la possibilité d'utiliser un ordinateur – voire de recourir à un secrétaire –, ou encore de la faculté de conduire un projet individualisé, avec des aménagements pédagogiques. Depuis le vote de la loi de 2005, pour bénéficier des mêmes mesures, il faut en faire la demande à la MDPH – maison départementale des personnes handicapées –, que le handicap soit reconnu ou non. Malgré les avancées dans la détection des DYS, autrement dit des troubles spécifiques cognitifs, des troubles d'apprentissage – parmi lesquels on peut citer, parmi autres, la dyslexie, la dysphasie ou la dyspraxie –, il demeure impératif de s'interroger sur les dispositifs concrets existants pour le repérage et le dépistage dès la petite enfance, car la situation de handicap est d'abord scolaire. Encore aujourd'hui, il arrive trop souvent que les difficultés scolaires de ces enfants et adolescents soient associées à de la paresse ou à un simple manque de travail, car l'enseignant n'est pas en mesure de détecter ces symptômes. Ce préjugé peut conduire à une situation d'échec. Il se traduit par l'absence de prise en charge et, par ricochet, par l'isolement, le sentiment d'incompréhension, les difficultés éprouvées dans les relations sociales et la dégradation de l'estime de soi.

Le 13 février 2019, l'Assemblée nationale a voté l'abaissement de l'âge de l'instruction obligatoire de 6 à 3 ans, mesure phare du projet de loi « pour une école de la confiance », qui a pour ambition de favoriser l'égalité des chances. La détection des troubles du langage et des apprentissages en milieu scolaire s'inscrit dans le cadre de cet objectif. Il est impératif

que les enseignants et les agents, en particulier les ATSEM, puissent identifier les enfants présentant des difficultés et communiquer avec les familles, afin de faciliter le diagnostic.

Monsieur le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse, la mise en place de formations pour les enseignants et les agents en milieu scolaire pour faciliter le repérage des symptômes semble apporter une réponse à ce problème. De plus, un meilleur accompagnement de l'élève, permettant une prise en charge et un soutien approprié, autant matériel que psychologique, semble nécessaire. Pouvez-vous nous détailler les actions du ministère de l'éducation nationale à ce sujet ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Monsieur Fabien Lainé, j'apporterai à votre question, qui concerne un enjeu majeur, deux éléments de réponse. Premièrement, le projet de loi pour l'école de la confiance entend systématiser la visite médicale des élèves non plus à 6 ans, mais à 3 ou 4 ans. C'est un objectif très ambitieux, qui n'est pas aisé à atteindre, mais pour la réussite duquel nous allons nous mobiliser, en portant une attention particulière aux territoires les plus défavorisés. Cela peut bien entendu constituer un moment propice à la détection des troubles du langage et des apprentissages.

Deuxièmement, comme vous l'avez évoqué, il convient de former l'ensemble des personnels. Le master « métiers de l'enseignement, de l'éducation et de la formation », qui continuera à être proposé dans les futurs INSPÉ – Instituts nationaux supérieurs du professorat et de l'éducation –, comprend déjà des enseignements du tronc commun relatifs à ce domaine. Cela va se développer grâce à une meilleure prise en compte du processus d'apprentissage des élèves, de la diversité des publics, en particulier des élèves en situation de handicap, et des méthodes de différenciation pédagogique. Les nouvelles maquettes de la formation initiale accorderont, dans le cadre de ces masters, une place plus importante aux acquis de la recherche. Le Conseil scientifique de l'éducation nationale – et notamment l'une de ses membres – a travaillé sur cette question, ce qui aura un effet direct et indirect sur la formation à venir des professeurs et des acteurs de l'éducation nationale.

Nous abordons aussi cette problématique au travers de la formation continue. Les études menant au certificat d'aptitude professionnelle aux pratiques de l'éducation inclusive – le CAPPEI – permettent de suivre des modules de formation relatifs à la scolarisation des élèves présentant des troubles spécifiques du langage et des apprentissages – TSLA. Des actions de formation sont aussi offertes aux enseignants des premier et second degrés dans le cadre des plans académiques de formation et des plans départementaux de formation. Des professeurs ressources peuvent aussi accompagner les enseignants.

Enfin, des outils innovants à distance permettent aussi de se former. La plateforme M@gistère de l'éducation nationale offre des outils de formation à distance consacrés au handicap. Alors que l'école tend à devenir de plus en plus inclusive, les enseignants expriment une forte demande d'aménagements et d'adaptations leur permettant de scolariser les élèves en situation de handicap. Comme vous le savez, à la rentrée prochaine, nous entrerons dans une nouvelle phase, que nous appelons le « service public de l'école inclusive », qui offrira aux rectorats la possibilité de

recruter plus en amont et de travailler, plus tôt avant la rentrée, sur la formation des accompagnants. Cela contribuera évidemment à l'amélioration de la situation.

Enfin, nous avons décidé de créer une plateforme de ressources pédagogiques en ligne, afin de favoriser la scolarisation et d'aider les enseignants, qui sera opérationnelle à la rentrée 2019.

**M. le président.** La parole est à M. Fabien Lainé.

**M. Fabien Lainé.** Je vous remercie, monsieur le ministre. Les réponses que vous apportez me semblent de nature à favoriser l'école inclusive et l'égalité des chances. J'ai noté, entre autres mesures, la visite médicale dès 3 ans, des formations spécifiques, lesquelles bénéficieront des dernières avancées de la recherche sur les troubles – principalement – cognitifs, ainsi que la plateforme numérique M@gistère, qui offre des outils à distance. Croyez bien que je relaierais ces mesures sur mon territoire et que je serai, comme d'autres, attentif à leur bon déploiement.

#### CONTRÔLE DE L'INSTRUCTION SCOLAIRE DISPENSÉE PAR LES FAMILLES

**M. le président.** La parole est à Mme Lise Magnier, pour exposer sa question, n° 695, relative au contrôle de l'instruction scolaire dispensée par les familles.

**Mme Lise Magnier.** Ma question porte sur le contrôle de l'instruction en famille. Les parents qui font le choix de ce type d'instruction m'ont en effet alertée sur le contrôle réalisé par l'inspection d'académie. Sans aucunement remettre en cause ce contrôle, dont ils comprennent et acceptent la nécessité, ils s'interrogent sur son contenu et les conditions de sa mise en œuvre. Tout d'abord, avec l'instruction obligatoire dès 3 ans, qui est une très bonne chose, les parents s'interrogent sur les critères d'évaluation du niveau attendu par l'inspection académique pour ces très jeunes enfants. En effet, la période comprise entre les 3 ans et les 5 ans de l'enfant est dédiée à l'apprentissage de la parole, à l'éveil et à la découverte. Les différences de niveau entre les enfants – qu'ils soient scolarisés ou non, d'ailleurs – peuvent être importantes. Ma première question, monsieur le ministre, porte sur la teneur des critères d'évaluation que vous souhaitez développer pour les tout-petits.

Plus généralement, les parents qui font le choix de l'instruction en famille regrettent parfois un manque d'accompagnement et de coconstruction dans le cadre des contrôles effectués. J'ai constaté, pour ma part, que ces derniers se caractérisaient par de grandes différences en termes d'exigence ou, autrement dit, de tolérance. Les parents vivent parfois ce contrôle comme une épreuve, plutôt que comme un moment d'échange avec un professionnel de l'éducation, car ils craignent que leur enfant n'entre pas dans les cases – que l'on pourrait qualifier d'« étroites » – définies par l'éducation nationale. Un enfant de 8 ans peut en effet ne pas maîtriser la lecture mais être polyglotte et capable de résoudre des équations. Un inspecteur peut néanmoins estimer que les parents doivent le scolariser, car la case lecture n'est pas cochée, tandis qu'un autre inspecteur invitera les parents – et les accompagnera en ce sens – à développer l'apprentissage de la lecture au cours des mois suivants.

Alors que les écoles dites « alternatives » sont de plus en plus nombreuses et que les nouvelles approches pédagogiques font leurs preuves, envisagez-vous, monsieur le ministre de l'éducation nationale et de la recherche, de faire évoluer le contenu et les grilles de ce contrôle pour mieux tenir compte

de l'évolution globale de l'enfant, de sa curiosité, de son ouverture au monde et de ses acquis et, ainsi, de promouvoir un suivi éducatif plus équitable, plus équilibré, nécessaire à chaque enfant ? La formation des inspecteurs peut-elle également évoluer pour qu'ils exercent un rôle d'accompagnement des parents qui font le choix de l'instruction en famille, et non de sanction, comme les familles le ressentent trop souvent ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.

**M. Jean-Michel Blanquer, ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse.** Madame Magnier, je vous remercie d'avoir soulevé cette question très importante, en dégageant, ce faisant, de nombreuses pistes de progrès.

Comme vous l'avez dit, l'abaissement de l'âge de l'instruction de 6 à 3 ans, que vous avez salué – je vous en remercie – entrera en application à la rentrée prochaine. L'inégalité que nous voulons combattre à la racine, vous le savez, concerne l'acquisition du langage. Il est exact qu'en fixant l'âge de l'instruction à 3 ans, l'article 2 du projet de loi étend le contrôle de l'instruction dans la famille aux enfants âgés de 3 à 5 ans, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Cela ouvre un espace de contrôle – destiné à éviter certaines pratiques – mais aussi un espace de coopération. L'acquisition progressive du langage constitue évidemment l'épine dorsale du contrôle pédagogique. Nous introduisons en conséquence un critère d'évaluation dans le projet de loi, à savoir la maîtrise progressive de chacun des domaines du socle commun, de façon à ce que les enfants puissent partir sur un pied d'égalité au moment de l'entrée au cours préparatoire. Le socle commun sera donc étendu par voie réglementaire au cycle 1, autrement dit à l'école maternelle. La réflexion sur l'extension du socle commun aux enfants âgés de 3 à 5 ans pourra s'appuyer sur le travail très concret réalisé dans le cadre de ce cycle.

Votre inquiétude porte aussi sur les modalités du contrôle pédagogique, tout particulièrement concernant les très jeunes enfants.

Le code de l'éducation prévoit déjà que la progression retenue pour l'acquisition des connaissances et des compétences de l'enfant doit être compatible avec l'âge de l'enfant et son état de santé. Un entretien avec les parents est également prévu, afin qu'ils puissent préciser à cette occasion la démarche et les méthodes pédagogiques qu'ils appliquent.

Par ailleurs, les inspecteurs de l'éducation nationale connaissent à la fois les aptitudes et les comportements. Ils bénéficieront d'un accompagnement avec la publication d'un guide dédié à ce type de contrôle.

J'espère que ces éléments sont de nature à vous rassurer. L'état d'esprit est la confiance, qui donne son nom à la loi.

#### FONCTIONNEMENT DU RER B ET PROJET DU CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

**M. le président.** La parole est à Mme Élise Fajgeles, pour exposer sa question, n° 670, relative au fonctionnement du RER B et au projet du Charles-de-Gaulle Express.

**Mme Élise Fajgeles.** Le pôle constitué des gares du Nord et de l'Est est central dans ma circonscription. En matière de fréquentation et d'ouverture sur l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, avec notamment l'Eurostar et le Thalys, il est la porte la plus importante sur l'Europe.

Le Charles-de-Gaulle Express, qui doit relier la Gare de l'Est à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle en vingt minutes, est un projet ambitieux et utile, structurant pour notre pays. Il répond à un enjeu de rayonnement de Paris sur le plan économique et touristique, et sera en mesure de renforcer l'attractivité de notre métropole. Dans le même temps, il allégera la fréquentation du RER B, ligne si souvent saturée. Les usagers du quotidien pourraient alors retrouver un outil de déplacement plus adapté à leurs besoins. Pour ces raisons, il mérite notre soutien collectif, plein et entier.

Avec ce projet, il ne s'agit évidemment pas de jouer Paris contre les banlieues, au contraire. Il doit bénéficier à la fois à Paris, à la France et à la métropole tout entière. Cela étant, je connais les oppositions qui s'expriment sur sa réalisation. Celles-ci reposent en partie sur de légitimes inquiétudes quant aux éventuelles répercussions des travaux de réalisation du projet. Les passagers de la ligne B du RER souffrent déjà de dysfonctionnements réguliers, qui ont également un impact sur l'ensemble du réseau Paris-Nord, où passe cette ligne. Nous pouvons tous partager le souhait que la construction du CDG Express n'ait pas pour effet de les aggraver. Par ailleurs, notre métropole, si dense, est en proie à de nombreuses pollutions, notamment sonores, qu'il faut impérativement prendre en considération dans tous les projets d'aménagement.

Ce projet d'envergure, serpent de mer depuis de nombreuses années, fut maintes fois soutenu, abandonné, puis repoussé. Pouvez-vous, madame la ministre, m'assurer qu'il constitue une priorité d'aménagement et de mobilité pour le Gouvernement, alors que nous examinerons très prochainement le projet de loi d'orientation des mobilités, dit LOM ? Pouvez-vous également me donner des garanties sur le fait que ces travaux seront réalisés en préservant la tranquillité des riverains et sans altérer la qualité du service pour les usagers du quotidien ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Le projet du Charles-de-Gaulle Express est indispensable pour améliorer le lien entre le centre de Paris et son principal aéroport. Cette liaison directe, rapide et fréquente est cruciale pour l'économie et l'attractivité de notre pays, et de sa capitale, première destination touristique d'Europe. Les accès par les autoroutes A1 et A3 et par le RER B sont saturés et ne pourront suffire à la croissance du trafic de l'aéroport. Ils engendrent des nuisances pour les Franciliens qui empruntent ces axes routiers et cette ligne de RER. Ainsi, les préoccupations, parfaitement légitimes, sur le transport du quotidien ne remettent pas en cause l'opportunité du projet. C'est pourquoi j'ai signé le contrat de concession le 11 février avec SNCF Réseau, Paris Aéroport et la Caisse des dépôts et consignations, lançant les travaux du Charles-de-Gaulle Express.

Concernant la phase de travaux, de très nombreux chantiers sont prévus dans les années à venir dans le secteur ferroviaire Nord, notamment pour moderniser les transports du quotidien : schéma directeur du matériel roulant des RER B et D, schéma directeur d'accessibilité des gares, interconnexion du Grand Paris Express, nouveau système de pilotage NExTEO, renouvellement de voies et de caténaires. Autant de projets qui amélioreront les transports du quotidien, le RER B en particulier.

Une inquiétude s'est exprimée sur la capacité à conduire l'ensemble de ces projets, dont le CDG Express n'est qu'une partie. Le préfet de région a été chargé d'une mission sur le

calendrier de ces travaux : il remettra ses conclusions en avril et devra préciser dans quelles conditions SNCF Réseau serait capable de tenir le calendrier des Jeux olympiques et paralympiques pour le CDG Express. Si son travail venait à démontrer que l'impact des travaux sur la qualité de service des transports du quotidien, qui est notre priorité, est trop élevé, je n'exclus pas qu'il soit nécessaire d'adapter le calendrier du projet.

Je le redis très clairement : la priorité du Gouvernement réside dans les transports du quotidien.

#### FRET FERROVIAIRE DANS LE SECTEUR DE TERGNIER

**M. le président.** La parole est à M. Marc Delatte, pour exposer sa question, n° 671, relative au fret ferroviaire dans le secteur de Tergnier.

**M. Marc Delatte.** Ma question portera explicitement sur l'intérêt de développer et de dynamiser le fret ferroviaire, en particulier le ferroutage, pour le nœud multimodal de Tergnier, situé dans l'Aisne, au nord de ma circonscription.

L'histoire de la ville cheminote de Tergnier est consubstantielle du fret ferroviaire dans ses moments glorieux, tout comme dans ses hauts faits de résistance face à la barbarie nazie, et son développement industriel lui en est en partie lié. Pour autant, l'activité ayant lentement décliné au cours des cinquante dernières années, il apparaît aujourd'hui essentiel de la redynamiser.

La ville de Tergnier occupe une position stratégique dans le contexte européen, car elle est proche de l'A26, au nord-est, et se trouve à proximité directe du Grand Paris via Compiègne et du futur grand canal Seine-Nord Europe via la route départementale 1032, dont nous espérons la mise à deux fois deux voies avec l'appui du Gouvernement et du département de l'Aisne. Le développement du fret ferroviaire est un enjeu à la fois économique, social et environnemental. En outre, la gare de Tergnier dispose toujours d'un faisceau de triage adapté et d'un technicentre à haute valeur ajoutée : ainsi, la ville retrouverait sa place pleine et entière au sein d'un carrefour multimodal.

Le nord de l'Aisne connaît des taux de chômage et de pauvreté bien supérieurs à la moyenne nationale, ce qui renforce notre détermination à lutter efficacement contre les injustices sociales, en redonnant de l'attractivité à ce bassin de vie, entreprise qui témoigne de l'action sur le terrain de notre Gouvernement.

C'est pourquoi, madame la ministre, la relance du fret ferroviaire s'inscrit dans une vision globale de redynamisation des territoires. Quels moyens comptez-vous déployer dans le secteur de Tergnier ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme vous le soulignez, monsieur le député, la relance du fret ferroviaire est un enjeu national. C'est un levier essentiel pour le dynamisme économique de notre pays et pour la réduction de l'impact environnemental des transports. Avec la réforme ferroviaire de 2018, un effort sans précédent d'investissement dans le réseau et un accroissement de la compétitivité du groupe public ferroviaire sont entrepris. Tous les trafics en bénéficieront.

La situation du fret appelant toutefois des réponses spécifiques, j'ai annoncé quatre mesures structurantes.

Le Gouvernement s'est, en premier lieu, engagé à limiter à l'inflation la hausse des péages acquittés à SNCF Réseau par les entreprises ferroviaires de fret, afin de préserver leur compétitivité. Par le passé, les hausses programmées s'élevaient à près de 10 % par an.

Pour continuer à soutenir le transport combiné, le Gouvernement a décidé de maintenir une aide en sa faveur de 27 millions d'euros par an pendant toute la durée du quinquennat.

La contribution de l'État aux opérations de remise en état des lignes « capillaires fret » est pérennisée à hauteur de 10 millions d'euros par an.

Enfin, SNCF Réseau a été sollicité pour consacrer 20 millions d'euros par an pendant trois ans à la remise à niveau des voies de service, nécessaire à l'organisation des plans de transport des entreprises ferroviaires.

S'agissant plus particulièrement de Tergnier, le centre de tri de wagons a effectivement subi, du fait des crises économiques, une baisse d'activité importante depuis plusieurs années. Certaines entreprises ferroviaires continuent néanmoins de l'utiliser pour effectuer des missions de tri de wagons ; des opérations de relais pour les trains complets y sont également assurées avec les changements d'engins moteurs et de conducteurs. Pour faciliter la préservation de ces activités, SNCF Réseau a fait de Tergnier un site prioritaire en 2019, dans le cadre de son programme de remise en état des voies de service.

Enfin, s'agissant de la route D1032, soyez assuré que j'apporte une attention toute particulière aux questions de desserte. Cependant, cette route départementale relève de la responsabilité du département de l'Aisne, qui en assume seul la maîtrise d'ouvrage. Il revient donc au conseil départemental de présenter des solutions concrètes pour répondre à vos attentes d'une mise à deux fois deux voies complète de l'itinéraire.

#### ROUTE NATIONALE 2

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Di Pompeo, pour exposer sa question, n° 673, relative à la route nationale 2.

**M. Christophe Di Pompeo.** La RN2, qui relie Paris à la Belgique, est un axe hautement structurant pour le territoire national. Sa mise à deux fois deux voies est maintenant engagée depuis près de quarante ans.

Cette route des Flandres, comme on a coutume de l'appeler, a été inscrite dans tous les contrats de plan entre l'État et la région, sans que les travaux ne soient jamais réalisés. Dans le contrat de plan actuel, 65 millions d'euros ont été prévus, mais, une fois de plus, les sommes inscrites pour la RN2 n'ont pas été dépensées. Les choses semblent enfin avancer, cependant.

Je ne reviendrai pas sur l'historique du dossier, que vous connaissez parfaitement, madame la ministre, et que j'ai pu vous rappeler de vive voix l'année dernière. Le contournement d'Avesnes-sur-Helpe, en panne depuis plusieurs années, est enfin en cours de réalisation. L'État ayant pris les choses en main, la partie foncière est aujourd'hui réglée et les différents maîtres d'œuvre choisis. C'est donc une bonne nouvelle !

Reste le problème du tronçon sud, qui relie Avesnes-sur-Helpe à Laon et permet de rejoindre Paris dans de bonnes conditions. La mise à deux fois deux voies de ce tronçon a été abandonnée en 2011 par le gouvernement Fillon et

supprimée de la programmation des routes nationales. Sans inscription par l'État, le sujet était clos ! Mais, le 8 novembre dernier, le Président de la République, en visite à Maubeuge, a compris l'enjeu que représentait la RN2 pour notre territoire et a demandé que la route à deux fois deux voies ne s'arrête pas à Avesnes-sur-Helpe, mais aille jusqu'à Laon, comme cela était prévu au départ. C'est donc une deuxième bonne nouvelle !

Et cette bonne nouvelle a pris corps par la signature du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, dans lequel l'État et les collectivités se sont engagés.

Madame la ministre, ma question est simple : le Président de la République ayant pris la décision de la mise à deux fois deux voies de la RN2 jusqu'à Laon, pouvez-vous nous éclairer sur le calendrier précis de ce chantier fondamental pour l'avenir de notre territoire ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme vous, monsieur le député, je me réjouis du cap important franchi par le projet d'aménagement à deux fois deux voies de la RN2 au nord de Laon, avec la signature par l'État et les collectivités locales, le 7 novembre dernier, du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Le pacte précise l'engagement de l'État et de ses partenaires pour l'aboutissement de l'aménagement des sections reliant Avesnes-sur-Helpe à Maubeuge et à Laon. Pour assurer la mise en œuvre de cet aménagement, le pacte prévoit la réalisation d'une première tranche de travaux pour un montant de 17,2 millions d'euros, financée à parité par l'État et la région. Ces derniers se sont engagés à programmer, dans le cadre du futur contrat de plan, les travaux de poursuite de la mise à deux fois deux voies, afin d'aboutir à une route entièrement réaménagée. Je vous le confirme, les engagements pris par l'État seront tenus.

Au regard du linéaire à aménager et du montant des travaux, qui est de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros, la réglementation en vigueur impose une saisine de la Commission nationale du débat public – CNDP : le préfet des Hauts-de-France a d'ores et déjà pris les dispositions en ce sens. Ces efforts seront poursuivis, et même amplifiés, afin de mettre en place le plus rapidement possible la consultation publique prévue par la CNDP.

En parallèle, il est indispensable de déterminer rapidement le secteur le plus propice à la mise en œuvre de la première tranche de travaux et d'en lancer les procédures. Les prochains comités de pilotage, organisés par le préfet de région, seront l'occasion de déployer cette démarche dans la concertation. Comme je l'ai annoncé au président de région, j'assurerai la présidence du prochain comité, qui se tiendra le 16 avril dans votre région.

#### PÉAGE DE NICE-SAINT-ISIDORE

**M. le président.** La parole est à M. Éric Ciotti, pour exposer sa question, n° 683, relative au péage de Nice-Saint-Isidore.

**M. Éric Ciotti.** Je voudrais attirer votre attention sur l'injustice et le danger auxquels sont confrontés les Niçois, les Azuréens et les usagers de l'autoroute A8, dans le département des Alpes-Maritimes, notamment ceux qui fréquentent tous les jours la section de contournement autoroutière de Nice.

Injustice, d'abord, madame la ministre, car Nice est la seule métropole de France à avoir un contournement autoroutier payant. Pour aller d'un quartier à un autre de Nice par l'autoroute, il faut payer 1,5 euro. C'est une situation certes ancienne, mais inacceptable et totalement injuste.

Je souhaite également vous alerter sur le danger que représente le péage autoroutier de Nice-Saint-Isidore. Au cours des dernières années, ce péage a malheureusement été le théâtre d'accidents dramatiques, d'une véritable série noire, comprenant plusieurs accidents mortels, qui a causé des drames irrémediables. Cette barrière de péage est en effet située au bas d'une très longue descente à la déclivité importante. Des poids lourds s'y sont ainsi retrouvés encastrés après la rupture de leurs freins, heurtant au passage les automobilistes à l'arrêt.

Il existe donc aujourd'hui une double urgence à supprimer ce péage : d'une part pour réparer l'injustice tarifaire et sociale que représente ce prélèvement minorant le pouvoir d'achat des automobilistes ; d'autre part pour assurer la sécurité des automobilistes fréquentant cette section autoroutière.

Madame la ministre, quelles mesures entendez-vous prendre pour imposer au concessionnaire, Escota, la suppression de la barrière de péage de Nice-Saint-Isidore ? Une telle suppression garantirait une meilleure sécurité et préserverait la liberté de circulation des automobilistes azuréens et niçois, qui acquittent depuis de trop longues années ce qui s'apparente à un impôt supplémentaire.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, vous appelez mon attention sur la dangerosité de la barrière de pleine voie de Nice-Saint-Isidore. À la suite du dramatique accident du 29 octobre 2015, le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre a effectué une analyse d'ensemble. Il a conclu que le drame avait été provoqué par un problème mécanique affectant le véhicule et par une succession de choix inappropriés de la part du conducteur. Le bureau d'enquêtes a par ailleurs préconisé la mise en place de mesures techniques dans la descente en amont de la gare de péage. La société Escota a déjà engagé les études pour appliquer ces conclusions et renforcer ainsi la sécurité des usagers.

S'agissant de l'existence même du péage, l'autoroute A8 étant la seule voie de contournement rapide de la ville de Nice, il est prévu par le contrat de concession entre l'État et Escota. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises, toute modification ne peut être obtenue qu'en indemnisant la société du manque à gagner correspondant aux recettes non perçues jusqu'à la fin de la concession. Les surcoûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure liés au trafic induit par la mise en gratuité devraient aussi être couverts. Les montants en jeu peuvent représenter plusieurs dizaines de millions d'euros, la fin de la concession étant fixée à février 2032.

J'ajoute que, juridiquement, toute modification doit être approuvée par décret en Conseil d'État, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER. Les décisions récentes, tant du Conseil d'État que de l'ARAFER, indiquent qu'il ne serait pas envisageable de mettre cette indemnisation à la charge des autres usagers de l'autoroute par des hausses tarifaires ou via l'allongement de la durée de la concession.

Cependant des mesures sont prises sous l'impulsion du Gouvernement. Le montant du péage de Saint-Isidore n'a pas évolué depuis 2011 et son tarif kilométrique est inférieur

au reste du réseau Escota. Une formule préférentielle, négociée par le Gouvernement en janvier dernier, permet de bénéficier d'une réduction de 30 % au-delà de dix allers et retours mensuels. Enfin, je rappelle que le contrat prévoit la gratuité pour les trafics internes entre les diffuseurs de Saint-Laurent-du Var et de Nice-Saint-Augustin, ainsi qu'entre ceux de Nice-nord et de Nice-est.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Ciotti.

**M. Éric Ciotti.** Madame la ministre, votre réponse me déçoit parce qu'elle traduit le manque de volontarisme dont l'État continue à faire preuve. Quant aux conclusions du bureau d'enquêtes, qui renvoie la responsabilité de l'accident à un problème technique affectant le camion et excluent toute modification physique de la barrière de péage, elles me laissent tout à fait sceptique. La barrière est pourtant située dans une zone extrêmement dangereuse. Il y a d'ailleurs eu plusieurs dizaines d'accidents, dont la gravité s'explique par le fait que l'installation se situe en bas d'une grande descente.

Pour le reste, il faut que l'État prenne enfin ses responsabilités à l'égard d'un département et d'une ville qui sont les seuls à subir une telle situation. L'État peut assurer la compensation dans l'attente de la fin de la concession ou engager une modification du contrat de concession : c'est cela, le volontarisme ! C'est celui auquel je vous invite.

#### DÉSENCLAVEMENT DE LA LOZÈRE

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huisier, pour exposer sa question, n° 694, relative au désenclavement de la Lozère.

**M. Pierre Morel-À-L'Huisier.** Je souhaite évoquer le désenclavement de la Lozère, sans entrer dans les polémiques que j'entends régulièrement sur ce que doivent faire l'État d'un côté et les régions de l'autre – en l'occurrence les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes. Je souhaiterais obtenir de votre part des réponses précises, tout d'abord sur la RN88 : nous attendons depuis longtemps des aménagements en deux fois deux voies entre Langogne et La Canourgue ainsi que la jonction avec l'A75. Depuis une vingtaine d'années, il n'y a pas d'inscription de crédits et aucun processus n'a réellement été engagé, si ce n'est un contournement de Mende, qui ne correspond pas réellement à la RN88 – c'est une petite boucle –, ainsi que des études concernant Langogne. Que compte faire l'État pour cette voirie nationale relevant de la compétence de l'État, en liaison avec les régions concernées ?

Je souhaite ensuite vous interroger sur le désenclavement concernant les lignes ferroviaires. Nous avions jusqu'à présent deux lignes ferroviaires nationales au titre des trains d'équilibre du territoire. La ligne des Cévennes, allant d'Alès à Langogne, a été régionalisée tandis que la ligne de Béziers à Neussargues fait l'objet d'une expérimentation. Je souhaiterais savoir ce que compte faire l'État en matière de programmation financière.

J'attends une réponse également sur la régionalisation : nous voyons bien aujourd'hui tous les problèmes que pourrait poser une éventuelle discordance entre les deux régions traversées, par exemple l'Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes, l'une voulant faire beaucoup et l'autre peut-être moins. Que compte faire l'État en la matière ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des infrastructures de transport pour un département enclavé comme la Lozère. S'agissant des routes nationales, l'État prévoit de porter une attention particulière à l'aménagement d'une vingtaine d'itinéraires assurant une fonction de désenclavement. Ainsi, dans le cadre de la programmation des infrastructures contenue dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités, il est prévu une enveloppe de 1 milliard d'euros sur dix ans pour améliorer la qualité du réseau routier national desservant les territoires ruraux, notamment sur le plan de la sécurité et sur celui du niveau de service.

En Lozère, un aménagement de la RN88 permettrait d'améliorer significativement les conditions de circulation. Deux opérations sont d'ores et déjà inscrites à l'actuel contrat de plan État-région : les travaux de la rocade ouest de Mende se poursuivent et l'enquête publique du contournement de Langogne doit se tenir au quatrième trimestre 2019. Bien évidemment, l'aménagement de toute la RN88 sera poursuivi dans les prochains contrats de plan État-région.

Concernant les lignes ferroviaires, l'État tiendra ses engagements au titre du protocole des trains d'équilibre du territoire, signé en mai 2017, et du contrat de plan État-région. Cela concerne deux lignes du département : celle de l'Aubrac et la ligne des Cévennes. Devant leur état de dégradation, des travaux d'urgence ont été réalisés par SNCF Réseau en 2018, notamment pour maintenir la desserte de l'usine Arcelor-Mittal sur la ligne de l'Aubrac. Des travaux d'adaptation de l'infrastructure au nouveau matériel roulant ont également été financés en urgence et intégralement par l'État en 2018 sur la ligne des Cévennes.

Plus généralement, il conviendra de rechercher de nouvelles solutions plus adaptées pour remettre en état ces lignes. Le Gouvernement a ainsi confié au préfet François Philizot une mission de recensement visant à établir et à partager avec les parties prenantes un état des lieux de la situation des petites lignes aux niveaux national et régional. Cette mission doit permettre d'identifier les différentes solutions techniques, organisationnelles, financières et contractuelles pour assurer leur avenir, puis décliner les solutions identifiées pour répondre aux préoccupations légitimes. Dans ce cadre, il est certain que des discussions devront être initiées entre l'État et les collectivités de Lozère concernant l'entretien de ces deux lignes, et plus particulièrement les conditions de pérennisation de la desserte du site industriel d'ArcelorMittal. Soyez assuré, monsieur le député, de l'engagement du Gouvernement pour apporter des solutions de mobilité aux territoires enclavés.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morel-À-L'Huisier.

**M. Pierre Morel-À-L'Huisier.** Je me suis concentré sur ces trois questions qui me semblent essentielles et j'ai bien pris connaissance de la réponse. Je souhaite rappeler que la population lozérienne attend depuis très longtemps ce désenclavement. Concernant la RN88, certes il y a Mende, certes il y a Langogne, mais il y a aussi cinq ou six segments dangereux, notamment dans la vallée du Lot. Toute orientation budgétaire, toute facilitation en la matière serait fort utile pour nous.

Concernant la ligne Béziers-Neussargues, ArcelorMittal est un joyau industriel de notre département : il a besoin de cette ligne. Sans celle-ci, 15 000 camions seraient déversés sur les routes nationales et sur l'A75 ; autant dire que la circulation serait difficile entre Béziers et Clermont-Ferrand ou Lyon.

Quant à la petite ligne de desserte d'Alès à Langogne, elle est compliquée, sinueuse : des travaux sont nécessaires pour la sécuriser. Nous avons donc besoin de l'État en la matière.

#### COMPENSATION DES NUISANCES SONORES LIÉES À LA LIGNE À GRANDE VITESSE

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 691, relative à la compensation des nuisances sonores liées à la ligne à grande vitesse.

**Mme Marietta Karamanli.** En matière de lutte contre les nuisances sonores liées aux grandes infrastructures de transports, nous avons eu l'occasion d'aborder les problèmes concernant le département de la Sarthe. En l'occurrence, il s'agit ici de la situation de la LGV – ligne à grande vitesse – vers la Bretagne et les Pays de la Loire, qui est à l'origine d'importantes nuisances sonores dans plusieurs communes du département, dont Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque et bien d'autres.

Dans une précédente réponse, il y a plus d'un an, madame la ministre, vous m'aviez indiqué que les préfets concernés devaient organiser des comités de suivi pour veiller au respect de la réglementation par Eiffage Rail Express et que le Gouvernement était favorable à la mobilisation du fonds de solidarité territoriale pour améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure. Peu de choses se sont passées depuis.

De son côté, le Conseil général de l'environnement et du développement durable a été saisi par le ministre pour proposer des solutions en matière de compensation des nuisances. Son rapport, prévu pour la fin 2018, n'a pas encore été rendu public, sauf erreur de ma part. En l'état, les habitants et riverains attendent toujours. Face aux difficultés de la vie quotidienne – mal dormir, vivre enfermé, ne plus recevoir, s'inquiéter de la valeur de sa maison –, ils se sont résolus à agir par voie de recours juridictionnel, moins pour obtenir une indemnisation que pour pousser à effectuer les travaux nécessaires.

De mon côté, j'ai proposé une modification de la réglementation applicable, sachant que celle-ci, datant de vingt ans, n'est pas adaptée à la mesure des nuisances actuelles car elle revient à faire la moyenne entre les bruits les plus forts et les plus faibles pour affirmer qu'ils sont acceptables et supportables, ce qui n'est évidemment pas le cas. J'ai pu constater sur place que les habitants subissaient en quelque sorte l'équivalent du bruit d'un avion passant parfois à quelques dizaines de mètres de chez eux. Évidemment, le concessionnaire des travaux et le gestionnaire de la ligne ne sont pas pressés de constater qu'il faudrait refaire des travaux.

La question est simple : le Gouvernement a-t-il la volonté politique de faire avancer les dossiers de travaux de compensation ? Le Gouvernement acceptera-t-il le principe d'un amendement au projet de loi d'orientation sur les mobilités visant à ce que l'État fasse évoluer la réglementation et à examiner les situations posant problème à l'aune de cette évolution ? Pour que nos concitoyens acceptent le principe de grands travaux – sous réserve qu'ils soient utiles et raisonnables –, l'État doit, de son côté, être vigilant et superviser les travaux compensatoires lorsqu'ils sont dus, ne pas accepter les manœuvres dilatoires et, in fine, faire respecter l'équité.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, la desserte ferroviaire du grand Ouest a été nettement améliorée par la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire depuis sa mise en service en juillet 2017. Cependant, je puis vous assurer que j'ai pleinement conscience des difficultés rencontrées par certains de nos concitoyens qui résident à proximité de cette ligne. Je comprends leurs inquiétudes et m'attache à leur apporter des réponses.

Afin de vérifier le respect de la réglementation sonore sur les LGV, une campagne de mesures acoustiques sur site a été réalisée de l'automne 2017 à l'été 2018. Il en ressort que la réglementation relative au bruit est bien respectée sur cette ligne nouvelle.

Mais vous appelez également mon attention sur la pertinence de cette réglementation, notamment au regard des attentes des riverains.

L'objectif du Gouvernement est bien de répondre à leur ressenti, dont vous vous êtes fait le relais. Il nous faut donc aller plus loin pour intégrer davantage les « pics de bruit » caractéristiques du passage des trains. J'ai ainsi confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable une mission sur les lignes à grande vitesse, qui vise à apporter des réponses concrètes aux situations difficiles vécues par les riverains.

La mission, dont le rapport doit m'être remis très prochainement, a largement consulté élus et associations. Elle s'est rendue dans les régions concernées pour partager le fruit de ses analyses et ses propositions. L'État devra bien évidemment en tirer les conclusions.

Au-delà de cette réponse opérationnelle, que je sais être très attendue localement, le Gouvernement est ouvert à une évolution de la réglementation en matière de bruit ferroviaire. L'article 28 ter du projet de loi d'orientation des mobilités, issu d'un amendement voté par le Sénat, prend davantage en compte le ressenti des riverains par rapport aux « pics de bruit » des transports ferroviaires. Ce texte sera présenté en juin à l'Assemblée.

Je précise que cette évolution réglementaire devra se fonder sur un socle scientifique et technique solide et consensuel, qui n'existe pas actuellement. Les études nécessaires devront donc être engagées. Mais vous pouvez être assurée, madame la députée, de l'engagement de l'État pour apporter des réponses concrètes aux nuisances sonores du rail.

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli.

**Mme Marietta Karamanli.** Je voudrais d'abord vous remercier, madame la ministre, de partager ces constats et d'essayer de résoudre ces problèmes. Je prends note du fait que les mesures doivent évoluer pour tenir compte de ces pics et de l'amendement voté par le Sénat qui sera débattu à l'Assemblée nationale pour confirmer notre volonté dans ce sens avec le soutien du Gouvernement.

Nous attendons ces évolutions et le rapport du Conseil avec impatience pour pouvoir rassurer les riverains et les élus qui nous sollicitent quotidiennement sur la prise en compte de leur situation par le Gouvernement, l'évolution de l'indemnisation et les travaux nécessaires pour améliorer leur quotidien.

FONCTIONNEMENT DU RER B ET  
PROJET DU CHARLES-DE-GAULLE EXPRESS

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-George Buffet, pour exposer sa question, n° 666, relative au fonctionnement du RER B et au projet du Fonctionnement du RER B et projet du Charles-de-Gaulle Express.

**Mme Marie-George Buffet.** Madame la ministre, je souhaiterais vous alerter sur les conditions de transport difficiles que connaissent les usagers du RER B et sur le risque que les travaux de construction du CDG Express n'aggravent encore ces incidents et ces retards.

Le RER B est la deuxième ligne la plus fréquentée en Europe. Elle voit transiter près de 900 000 usagers chaque jour. Alors que le trajet domicile-travail s'allonge, les défaillances dans le fonctionnement du RER B impactent négativement la vie des salariés franciliens. Ces usagers se heurtent également à des problèmes d'accès à la billetterie dans certaines gares comme celle du Blanc-Mesnil.

Alors que le RER B nécessite des travaux de modernisation conséquents, l'État préfère s'engager dans le financement de la création d'une ligne, le CDG Express, liaison directe entre l'aéroport et Paris. Cette ligne empruntera en grande partie les voies du RER B. Île-de-France Mobilités a d'ailleurs demandé à l'État de suspendre les travaux du CDG Express tant que toutes les garanties techniques et financières permettant l'amélioration des conditions de transport des Franciliens ne seront pas données.

Moderniser le RER B doit être la priorité des pouvoirs publics. Cette ligne dessert Paris et trois aéroports internationaux, dont Charles de Gaulle. De fait, elle constitue une porte d'entrée et une voie de passage presque obligatoire se positionnant comme une vitrine de la modernité de nos transports et infrastructures. La ligne B connaît une croissance importante, sa fréquentation a augmenté de 35 % depuis dix ans.

En marge de la création du CDG Express, qui ne bénéficiera pas aux usagers du quotidien, quels moyens seront affectés au seul RER B afin de faire de cette ligne un modèle de transport en commun pour la métropole du Grand Paris et de faciliter les déplacements des habitants, des salariés et des touristes ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, j'entends vos inquiétudes sur l'impact de la construction du CDG Express sur le RER B, et je sais qu'elles sont partagées.

L'objectif de ce projet est de reporter le trafic à destination de l'aéroport de la route vers le rail, tout en évitant une cohabitation délicate des usagers du RER B avec des passagers transportant des bagages.

Je l'ai déjà affirmé très clairement, notamment dans cet hémicycle : il n'est pas question que le CDG Express se fasse au détriment des transports du quotidien. Je le répète : il n'y a pas un euro de subvention publique à destination de ce projet, qui sera financé à hauteur respectivement de 60 % par ses utilisateurs et de 40 % par une taxe sur les billets d'avion. Je voudrais aussi rappeler que, sur les 1,8 milliard d'euros investis – sans aucune subvention publique –, 530 millions financeront l'amélioration des transports du quotidien, en particulier du RER B.

J'ajoute que l'amélioration des lignes de RER est une priorité des contrats de plan à travers la mise en place de schémas directeurs. Celui du RER B a conduit à la modernisation de la partie nord de la ligne, dont le fonctionnement a été revu en profondeur. Le matériel roulant a été en grande partie rénové et cette opération va se poursuivre entre 2019 et 2021. Par ailleurs, plus de 300 millions d'euros ont été engagés entre 2015 et 2018 en faveur de la partie sud du RER B. En dehors des schémas directeurs, d'importants travaux de régénération de l'infrastructure sont également conduits sur les voies et caténaies au nord de la ligne B.

En matière de matériel roulant, Île-de-France Mobilités prévoit la mise en service de nouvelles rames d'ici 2025. Même si cet horizon paraît lointain, la Régie autonome des transports parisiens et Transilien mettent tout en œuvre afin d'aboutir à une livraison du matériel roulant dans les meilleurs délais.

Le transport du quotidien en général, le RER B en particulier, est bien un axe fort du gouvernement. Je le réaffirme ici : c'est ma priorité.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-George Buffet.

**Mme Marie-George Buffet.** J'entends bien, madame la ministre, mais l'inquiétude porte sur le démarrage des travaux du CDG Express, travaux qui vont avoir lieu pour une grande part sur la ligne même du RER B, utilisée quotidiennement par des centaines de milliers de personnes. Pour l'instant, nous n'avons pas de réponse précise, technique, susceptible d'apaiser l'inquiétude des usagers de cette ligne. J'espère qu'on nous donnera bientôt ces informations.

CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton, pour exposer sa question, n° 674, relative aux certificats d'économie d'énergie.

**Mme Véronique Riotton.** Ma question s'adresse à M. le ministre de la transition écologique et solidaire mais je vous interroge avec plaisir, madame la ministre, sur le sujet de nos objectifs climatiques.

Pour préparer la raréfaction des énergies fossiles et l'augmentation des coûts de l'énergie, il est essentiel de s'engager dès maintenant dans une démarche de maîtrise des consommations. Parmi les différents mécanismes en place, les certificats d'économies d'énergie sont le pilier majeur de notre action en matière d'efficacité énergétique. Organisés en périodes triennales, ils ont pour objectif de permettre de réaliser des économies dans différents secteurs : bâtiment principalement, mais également industrie, transport et agriculture.

La quatrième période, qui court de 2018 à 2020, double l'objectif d'économies d'énergie à réaliser par rapport à la période précédente. Il existe cependant des incertitudes sur le prolongement de cette quatrième période au-delà de 2020 ainsi que sur les objectifs des cinquième et sixième périodes. Or il est absolument indispensable d'annoncer très en amont l'ambition et les objectifs des prochaines périodes pour permettre à l'ensemble des filières, aux investisseurs et aux obligés de ce mécanisme de se préparer.

Pour répondre à nos propres objectifs climatiques il serait par ailleurs essentiel d'en revoir l'objectif à la hausse. Le dispositif des CEE est un outil de financement qui a fait ses preuves et présente l'avantage de ne pas peser sur les finances publiques. Il conviendrait également d'améliorer cet outil en renforçant les contrôles lors de la délivrance

des certificats pour éviter des fraudes, notamment dénoncées par Tracfin. Il est aussi indispensable d'orienter davantage les aides vers des projets à haute performance et surtout vers les ménages modestes pour un meilleur accompagnement des plus précaires.

Je souhaiterais donc connaître le calendrier et le niveau d'ambition retenus pour les prochaines périodes du dispositif des CEE, ainsi que les pistes de travail pour moderniser le mécanisme et orienter les investissements vers ceux qui en ont le plus besoin.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie est un dispositif efficient qui mobilise à ce jour une centaine d'entreprises obligées, épaulées par vingt-sept entreprises délégataires, les collectivités territoriales, les bailleurs sociaux, l'Agence nationale de l'habitat et de nombreux partenaires. Cette mobilisation collective est précieuse et permet de susciter des économies d'énergie dans tous les secteurs, résidentiel, tertiaire, industrie, agriculture, réseaux, transport.

Sur la quatrième période, les actions déclenchées par les CEE mobiliseront de 8 à 10 milliards d'euros en trois ans, dont la moitié au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique. Elles permettront d'économiser 92 térawattheures chaque année pendant quinze ans, ce qui correspond à plus de 150 milliards d'euros économisés par les consommateurs.

Récemment, plusieurs décisions ont été prises pour accroître la dynamique de réalisation d'économies d'énergie, renforcer la lisibilité des incitations proposées aux ménages et les exigences relatives aux entreprises délégataires. De plus, le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit de donner plus de visibilité au dispositif des CEE prolongé sur la décennie à venir et de fixer, au début 2020, les objectifs de la cinquième et de la sixième période. Ceux-ci devront être ambitieux et refléter les objectifs européens et français en termes d'économies d'énergie. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et la direction générale de l'énergie et du climat, DGEC, ont lancé deux études pour fonder la construction des objectifs des périodes d'obligation CEE à venir.

D'ici là, en réponse à une demande de plusieurs parties prenantes, la prolongation d'un an de la quatrième période du dispositif des CEE, avec une obligation totale d'au moins 2 133 térawattheures cumac, est soumise à la concertation jusqu'à fin mars 2019. Enfin, s'agissant du renforcement des contrôles, une disposition est prévue dans le projet de loi énergie-climat qui viendra en discussion au Parlement avant l'été. C'est une priorité pour le Gouvernement.

**M. le président.** La parole est à Mme Véronique Riotton.

**Mme Véronique Riotton.** Je vous remercie pour ces précisions, madame la ministre. J'entends que l'effort est renforcé, notamment s'agissant des résultats pour les entreprises obligées. Je prends acte de la volonté de contrôler et d'appuyer la notion de formation auprès des entreprises. Merci beaucoup!

## SÉDIMENTS DANS L'ESTUAIRE DE LA RANCE

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton, pour exposer sa question, n° 684, relative aux sédiments de l'estuaire de la Rance.

**M. Gilles Lurton.** À plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion d'interroger M. le ministre de la transition écologique et solidaire et vous-même, madame la ministre, sur la sursédimentation de l'estuaire de La Rance. Ce fleuve côtier doit faire face à une situation écologique de plus en plus critique due à l'extension du phénomène d'envasement de son estuaire. Il convient de réduire cet envasement au maximum pour préserver les usages, notamment de circulation maritime, et de mettre un terme à la progression des volumes qui continuent à se déposer. Cette sursédimentation a été aggravée par la réalisation en 1963 de l'usine marémotrice de la Rance, unique en son genre, qui produit de l'électricité avec le mouvement des marées.

Pour répondre à ce phénomène d'envasement, les acteurs locaux se sont mobilisés et ont mis en place différentes méthodes d'extraction. Je dois reconnaître qu'avec l'appui des services de l'État, la dernière opération dite « Lyvet III » a enfin pu être engagée.

Mais ces opérations sont notoirement insuffisantes et un programme expérimental de gestion des sédiments a été mis en place pour les années 2019-2022 visant à extraire 50 000 mètres cubes par an pour un montant total estimé à 6 millions d'euros. Nous sommes loin d'avoir réuni l'ensemble de ces financements et nous avons pour objectif la mise en place d'un tarif écologique de rachat de l'électricité produite par l'usine marémotrice de la Rance, classée pour le moment comme barrage hydraulique classique malgré le caractère renouvelable de la source d'énergie constituée par les marées. Nous demandons que cette énergie soit classée comme énergie renouvelable, ce qu'elle est de fait, et qu'elle bénéficie d'un dispositif de soutien propre comme les éoliennes offshore.

Pour cela, un avenant au contrat de concession de l'usine marémotrice est nécessaire. Avec mes collègues, le sénateur Michel Vaspert et Hervé Berville, qui me fait l'amitié d'être à mes côtés pour montrer l'unité sur ce dossier, avec aussi le député européen Alain Cadec, j'ai rencontré le commissaire européen en charge de ce dossier qui nous est apparu très favorable à notre position et qui demande désormais que le Gouvernement français en saisisse les instances européennes.

Aussi, madame la ministre, ma question est simple : votre gouvernement acceptera-t-il de saisir les instances européennes, notamment Mme Vestager, commissaire européenne à la concurrence, de cette demande d'avenant au contrat de concession de l'usine marémotrice de la Rance ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous avez interrogé M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Vous appelez son attention sur la question de la gestion des sédiments de la Rance. Je comprends les inquiétudes des acteurs de ce territoire et des riverains. Les sédiments se sont accumulés dans l'estuaire et, malgré un effort important de gestion sédimentaire, de profondes modifications sont observées dans cet écosystème remarquable.

Le rapport publié en mai 2017 issu d'une mission commune du conseil général de l'environnement et du développement durable et du conseil général de l'économie n'a pas pu déterminer si la présence du barrage a été à l'origine ou a accéléré l'envasement constaté, mais il a permis d'identifier plusieurs pistes de solutions pour éviter un envasement durable de l'estuaire. Comme il l'a préconisée, l'opération de vidage du piège à vase du Lyvet dite « Lyvet III », soutenue par l'association Cœur Émeraude, a été mise en place, pour un coût de 1,5 million.

Comme le recommandait également la mission, l'opération de gestion sédimentaire a été confiée à une structure de maîtrise d'ouvrage unique, l'établissement public territorial de bassin Rance-Frémur, qui est chargé de la suite des opérations d'expérimentation à cinq ans.

En moins de deux ans, la gouvernance a été profondément renouvelée sur cette partie de l'estuaire de la Rance. Ce sont désormais quatre instances qui conjuguent leurs compétences et leurs expertises pour mettre en œuvre le plan de gestion des sédiments : le comité de pilotage coprésidé par le président du conseil régional et la préfète de région, le comité des financeurs, la commission locale de l'eau Rance-Frémur-Baie de Beausseis et le conseil scientifique installé en septembre dernier. Le Gouvernement accorde toute sa confiance à Mme la préfète de région Bretagne et à Mme la sous-préfète de Dinan pour la poursuite des opérations d'expérimentation et de suivi environnemental.

La question du financement du programme quinquennal reste un enjeu crucial. Je ne crois pas toutefois que la création d'une fiscalité écologique spécifique sur l'électricité produite par l'usine marémotrice de la Rance soit l'option à privilégier à court terme. Je crois davantage aux synergies que pourront déployer l'ensemble des acteurs publics et privés pour la réussite de ce projet. EDF a ainsi augmenté sa participation à hauteur de 50 % au lieu de 40 % pour la gestion sédimentaire 2017-2023, l'objectif étant d'apporter pour le financement des travaux la parité entre EDF et les autres financeurs.

C'est également le sens de la réponse que j'avais eu l'occasion de donner à Mme Sylvie Robert, sénatrice, en novembre dernier. Je peux vous assurer de la vigilance du Gouvernement quant à la concrétisation de ces partenariats et je sais également pouvoir compter sur celle des représentants parlementaires d'Ille-et-Vilaine.

**M. le président.** La parole est à M. Gilles Lurton.

**M. Gilles Lurton.** Je vous remercie pour cette réponse. Nous reconnaissons évidemment les avancées dont vous venez de faire état, comme je viens de le dire. Néanmoins, la quantité de sédiments qui continue de s'amonceler sur la Rance demeure très importante et se renouvelle après chaque extraction.

Nous considérons donc que des financements supplémentaires seront nécessaires pour réaliser les travaux qui s'imposent : 3,7 millions ont été réunis sur un montant estimé de 6 millions.

Nous nous sommes intéressés au Parlement européen car, selon nous, l'usine marémotrice de la Rance est un équipement unique, très novateur en matière de production d'électricité, et qui correspond pleinement aux fiscalités s'appliquant aux énergies du type éoliennes offshore et autres. Nous insistons pour que des contacts soient pris avec le Parlement européen. Le commissaire européen, que nous avons rencontré, considère que cela s'inscrit parfaitement dans le cadre d'une fiscalité écologique.

## PROJET SUISSE D'ÉOLIENNES DE BEL COSTER

**M. le président.** La parole est à Mme Annie Genevard, pour exposer sa question, n° 685, relative au projet suisse d'éoliennes de Bel Coster.

**Mme Annie Genevard.** Je souhaite vous interroger quant aux projets éoliens sur le territoire suisse, à la frontière avec la France, qui auront des répercussions importantes dans ma circonscription : les projets Bel Coster et Montagne de la Butte.

La préfecture du Doubs a été consultée, notamment dans le cadre de l'engagement de la convention internationale d'Espoo qui permet un échange entre les pays concernés pour atténuer les impacts transfrontaliers du projet du fait de la proximité de certaines éoliennes à la frontière.

À la suite de l'enquête publique, le préfet du Doubs a émis un avis défavorable. J'ai été sollicitée à plusieurs reprises par la population du Haut-Doubs, dont une dizaine de communes sont directement concernées par le projet. Le Haut-Doubs et le Haut-Jura sont des espaces naturels de montagne à protéger, notamment en raison de la faune et de la flore, de la qualité – indispensable – des pâturages dans la zone AOP Comté, et des enjeux touristiques grâce à de nombreux atouts comme les paysages et la pratique de sports de montagne, été comme hiver.

Sur la commune de Jougne, les élus craignent que les installations ne détériorent la seule source qui alimente en eau potable près de 2 000 habitants et s'opposent fermement au projet, à l'image des autres communes concernées. Cependant, les autorités suisses semblent vouloir poursuivre le projet malgré l'avis défavorable des autorités françaises et la réprobation de la population locale.

Aussi, je souhaite vous alerter sur ce dossier très délicat aux conséquences importantes et vous demander quel appui vous pouvez apporter, non seulement aux populations locales dont les revendications sont, je crois, légitimes, mais aussi aux autorités préfectorales, qui représentent l'État en région ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, ne pouvait être présent aujourd'hui. Il m'a donc chargée de vous répondre.

Le projet de parc éolien terrestre de Bel Coster que vous évoquez comptera neuf éoliennes, au sud-ouest du massif du Suchet, dans le canton suisse de Vaud. Il se trouve proche de notre frontière, à respectivement 1,2 et 2 kilomètres des communes françaises d'Entre-les-Fourgs et Jougne.

Dans le cas d'un tel projet, la France et la Suisse mettent en œuvre les principes prévus par la convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, dite « Convention d'Espoo », adoptée en 1991. Elle impose aux États signataires – ici, à la Suisse – d'évaluer l'impact sur l'environnement de certaines activités avant leur réalisation et de notifier aux autres États signataires les activités susceptibles d'avoir un impact transfrontière préjudiciable sur leur environnement afin que ces derniers puissent participer à la procédure d'évaluation du projet. Cette convention s'applique explicitement aux projets éoliens depuis le 23 octobre 2017 et l'entrée en vigueur du second amendement de la convention d'Espoo.

Concernant le projet de Bel Coster, la convention d'Espoo a bien été appliquée et les échanges entre les services de l'État et le canton de Vaud se sont avérés constructifs. Suite à la notification de ce projet par la Suisse, une instruction du dossier a en effet été menée côté français, incluant notamment une consultation des services de l'État et une enquête publique qui a eu lieu du 2 mai au 6 juin 2017.

En conclusion de cette instruction, le préfet du Doubs a demandé le 25 août 2017 aux autorités suisses l'apport de justification quant au traitement des enjeux situés côté français et la mise en place de mesures complémentaires pour le projet. Ces dernières concernent notamment la protection de l'alimentation en eau potable de la commune de Jougne.

Cet échange a en outre abouti à la création d'un groupe de travail franco-suisse pour évoquer la question de l'impact transfrontière et à l'engagement, de la part des autorités suisses, d'intégrer l'ensemble des demandes formulées par un hydrogéologue agréé désigné par les autorités françaises.

Les échanges entre les administrations se poursuivent actuellement. Une réunion de présentation des études complémentaires auprès des élus locaux doit avoir lieu le 12 avril. Ce dossier démontre que la coopération franco-suisse concernant la question des parcs éoliens, dans le cadre de la convention d'Espoo, permet une coopération efficace et une prise en compte des enjeux des projets étrangers sur notre territoire.

**M. le président.** La parole est à Mme Annie Genevard.

**Mme Annie Genevard.** J'entends bien que M. le ministre de Rugy s'exprime à travers vous mais, à travers vous, je souhaite l'alerter sur le caractère insatisfaisant de sa réponse. Si elle ne l'était pas, si cette convention d'Espoo résolvait tous les problèmes, je ne vois pas pourquoi les élus locaux concernés, la population locale, réagiraient comme ils le font.

Des inquiétudes existent quant à la ressource en eau et, tout autant, quant aux impacts paysagers – c'est également le cas pour l'autre projet, Montagne de la Butte. Les éoliennes sont installées sur le territoire suisse, lequel en retirera tous les bénéfices, notamment financiers, et tous les inconvénients sont du côté français. Où est l'équilibre qui devrait prévaloir avec ce type de projets? Nulle part.

Nous continuerons donc à nous battre contre ces installations de parcs éoliens qui satisfont les intérêts d'un seul côté, en l'occurrence, celui de la Suisse. Nous ne pouvons pas nous satisfaire des réponses qu'elle a apportées, sans considération pour nos remarques et nos critiques.

#### DISPOSITIFS INCITATIFS À LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

**M. le président.** La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour exposer sa question, n° 688, relative aux dispositifs incitatifs à la performance énergétique des bâtiments.

**Mme Florence Lasserre-David.** À l'occasion de l'annonce du plan climat le 6 juillet 2017, il a été confirmé que la rénovation énergétique était une priorité nationale. Les pouvoirs publics français ont ainsi résolument orienté leurs stratégies sur des dispositifs incitatifs à la rénovation, sur l'augmentation des investissements dans la rénovation des logements et bâtiments tertiaires, sur la volonté d'accroître la valorisation des biens sobres en énergie au moment de la transaction et sur les investissements en matière de formation des professionnels du bâtiment.

La lutte contre la précarité énergétique constitue l'une des priorités du Gouvernement et bénéficie à ce titre d'un important soutien de la part de l'État. Cependant – les associations de consommateurs interpellent régulièrement la représentation nationale à ce sujet – les dispositifs d'aide à la rénovation énergétique sont trop complexes et trop nombreux pour être pleinement efficaces.

Il est urgent de faire œuvre de simplification, de pédagogie et de favoriser l'accompagnement dans ce secteur afin d'en assurer l'accès au plus grand nombre, notamment, en mettant enfin en place le service de la performance énergétique de l'habitat prévu dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015.

À ce jour, malgré de nombreuses tentatives et des demandes répétées des collectivités, le financement au plan national de ce service public n'est pas assuré et constitue un frein indéniable au développement de la massification des opérations de rénovations. Ce service public a vocation à assurer l'accueil, l'information et le conseil aux ménages pour les guider dans leurs travaux de rénovation énergétique. Fort heureusement, certaines collectivités ont commencé à mettre en place un tel service public mais elles manquent d'une coordination nationale, d'un financement pérenne et adéquat.

Alors que la mise en place du service public de la performance énergétique de l'habitat est réaffirmée dans le plan de rénovation énergétique présenté en avril 2018, je m'interroge sur les ambitions du Gouvernement sur ce sujet.

Si, en France, les aides à la rénovation énergétique ne manquent pas – crédit d'impôt pour la transition énergétique, éco-prêt à taux zéro, primes énergies... – celles-ci sont pourtant très instables, changent au gré de chaque projet de loi de finances et restent trop souvent méconnues des Français et des professionnels. Il est grand temps que les choses changent face à l'urgence climatique et que nous apportions de la lisibilité et de la stabilité dans cette réglementation. Soyez assurée que vous aurez toujours le soutien de bon nombre de mes collègues et le mien pour impulser le service public de la performance énergétique et de l'habitat.

Le temps qui m'est imparti me permet de vous interroger sur un second point : l'avenir des certificats d'économie d'énergie, les CEE.

Les CEE sont aujourd'hui indispensables et incontournables pour la mise en œuvre de la politique de rénovation énergétique dans notre pays. Depuis sa création, en 2016, ce dispositif innovant a démontré son efficacité tant au regard des finances publiques que de l'écologie.

S'agissant de la rénovation énergétique des logements, tout le monde salue la bonification des actions pour le remplacement des anciennes chaudières par des chaudières performantes à énergie renouvelables ou à gaz, ainsi que pour l'isolation des combles et des planchers. Cette action a permis de venir en aide aux particuliers en leur permettant de sortir des énergies fossiles les moins performantes, d'isoler leur logement et donc de diminuer significativement leurs factures de chauffage.

Malgré son succès croissant, ce dispositif pourrait être mieux connu et, surtout, plus efficace. En effet, s'il a permis la réalisation de travaux à l'euro symbolique, il doit être repensé pour ne plus servir au financement d'actions isolées mais pour soutenir une vision sur le long terme d'une rénovation performante de l'habitat.

Il remplirait alors pleinement son triple objectif : alléger le coût de la transition énergétique pour les ménages tout en donnant à la France les moyens de ses ambitions sans alourdir la charge de l'État.

Ainsi, je souhaiterais savoir quelles sont les mesures que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour donner sa pleine portée, dans la durée et compte tenu de rénovations ambitieuses, au dispositif des certificats d'économie d'énergie.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous avez interrogé M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Le plan de rénovation énergétique des bâtiments engage l'État dans la mise en place d'un processus de simplification des systèmes d'aides à la rénovation ainsi qu'à des évolutions réglementaires, tant dans le tertiaire que dans le résidentiel. Il encourage également le déploiement des processus d'information et d'accompagnement des ménages.

On peut noter à cet effet l'apport des plateformes territoriales de la rénovation énergétique pour l'accompagnement des ménages et, localement, pour la réalisation d'audits énergétiques sur les territoires où elles ont été expérimentées, avec l'aide de l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Dans ce contexte, des pistes ont été étudiées afin de permettre le financement d'outils pour faciliter la mise en œuvre du service public pour la performance énergétique de l'habitat. Le dispositif des CEE est efficient. Il mobilise à ce jour environ 130 entreprises, les collectivités territoriales, les bailleurs sociaux, l'ANAH, l'Agence nationale de l'habitat.

Cette mobilisation collective est précieuse. Sur la quatrième période, les actions déclenchées par les CEE mobiliseront de 8 à 10 milliards d'euros en trois ans, dont la moitié au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique.

Plusieurs décisions récentes ont été prises pour accroître la dynamique de réalisation d'économies d'énergie et renforcer la lisibilité des incitations proposées aux ménages.

Le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie prévoit de donner plus de visibilité au dispositif des CEE, prolongé sur la décennie à venir, et de fixer au début 2020 les objectifs de la cinquième et de la sixième période. Ceux-ci devront être ambitieux et refléter les objectifs européens et français en termes d'économies d'énergie.

#### STABILISATION DU NOMBRE DES CHOUCAS DES TOURS

**M. le président.** La parole est à M. Erwan Balanant, pour exposer sa question, n° 689, relative à la stabilisation du nombre des choucas des tours.

**M. Erwan Balanant.** Depuis de longs mois, je travaille avec les agriculteurs de mon territoire sur un phénomène qui perturbe tous les habitants du secteur : la prolifération des choucas des tours, des corvidés dont la population dépasse les 200 000 oiseaux dans le Finistère.

Cette espèce est protégée par un arrêté ministériel du 29 octobre 2009. Elle bénéficie aussi d'une protection au niveau européen dans le cadre de la directive 2009 /147 /CE du 30 novembre 2009.

Épisodiquement, des réunions de travail ont lieu entre les services de l'État, les associations et la chambre d'agriculture pour étudier les solutions susceptibles d'endiguer ce qui constitue un fléau et un vrai sujet de préoccupation pour les agriculteurs et les citoyens.

Actuellement, les agriculteurs sont résignés face au phénomène. Ne pouvant être remboursés des dégâts occasionnés à leurs cultures, toute déclaration leur paraît vaine et inutile. Or les dégâts peuvent être très importants quand une nuée de choucas mange les derniers semis. Pour les agriculteurs, c'est un stress et un coût financier important.

Le rapport entre l'autorisation de prélèvement et la prolifération de ces choucas est trop déséquilibré pour permettre d'endiguer, voire de seulement stabiliser, l'augmentation de l'espèce.

Enfin, cette surpopulation de choucas n'est pas sans conséquence sur les autres oiseaux et la faune.

Pour combattre le phénomène, une dérogation portant le prélèvement à 5 000 oiseaux a été accordée en 2017. Cette augmentation des tirs est une première réponse mais elle ne permet pas d'endiguer le phénomène.

Cette prolifération d'une espèce nuit aux agriculteurs mais aussi à de nombreux autres habitants du territoire. Il faut vous imaginer les scènes du film d'Hitchcock, *Les Oiseaux*. Les nuées de choucas, qui sont très importantes au-dessus de Quimperlé, par exemple, perturbent les habitants qui veulent profiter de leur jardin durant les beaux jours.

Après avoir déjà interpellé le ministre à ce sujet, je vous repose la question aujourd'hui : quels moyens pérennes envisagez-vous pour endiguer ce phénomène, étant donné que le seul prélèvement ne suffira pas ? Pour ma part, je pense qu'il faut mener une étude sur les raisons de cette prolifération.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Monsieur le député, vous avez interrogé M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Ne pouvant être présent, il m'a chargée de vous répondre.

Le choucas des tours est une espèce d'oiseau présente sur tout le territoire métropolitain, à l'exception du Sud-Ouest et de la Corse. À l'échelle nationale, sa population nicheuse a été évaluée entre 150 000 et 300 000 couples. Sa population hivernante est estimée à un million d'individus.

Le choucas est classé au niveau « préoccupation mineure » sur la liste rouge nationale de 2016 relative à l'évaluation de l'état de conservation des espèces.

Le choucas des tours est effectivement une espèce protégée en France. À ce titre, sa destruction est interdite, sauf dérogation prévue au code de l'environnement.

Dans l'Ouest de la France, et notamment dans certains départements bretons, la population de choucas a fortement augmenté depuis les années 1990 et elle peut occasionner des dommages aux cultures.

Afin de limiter ces dégâts, des dérogations à l'interdiction de destruction de l'espèce sont accordées dans le Finistère depuis 2007, et dans les Côtes-d'Armor et le Morbihan, plus récemment.

Dans le Finistère, département où cette problématique est la plus forte, le prélèvement de 5 000 oiseaux, accompagné de mesures d'effarouchement, a été autorisé en 2018. Ces prélèvements sont effectués par les lieutenants de louveterie qui ont consacré l'essentiel de leurs interventions à cette opération.

Cette intervention sera reconduite cette année dans le Finistère. Le prélèvement, porté à quelque 7 000 oiseaux, sera réparti sur cinq secteurs du département les plus touchés, de manière à minimiser les dégâts sur les cultures.

Mais cette situation n'est effectivement pas pérenne. Il faut comprendre pourquoi certaines espèces d'oiseaux désertent nos campagnes alors que d'autres, plus opportunistes, profitent au contraire de l'augmentation des ressources alimentaires disponibles, issues des nouvelles productions agricoles.

Une maîtrise à long terme des populations de choucas des tours implique des méthodes raisonnées de prévention et de lutte. Elle devra nécessairement passer, entre autres, par la réduction de l'accès à ces ressources alimentaires à l'échelle des exploitations agricoles.

À cet effet, un programme de recherche analysant les causes de la dynamique démographique des choucas des tours, et identifiant les solutions les plus adaptées pour limiter les dégâts aux cultures, apparaît nécessaire.

Le ministre d'État a proposé au ministre de l'agriculture que les administrations concernées – celles du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de l'agriculture – se réunissent rapidement à leurs niveaux national et local, afin de définir le cahier des charges d'un tel programme.

**M. le président.** La parole est à M. Erwan Balanant.

**M. Erwan Balanant.** J'y insiste : c'est une réelle préoccupation et nous devons y répondre car elle est liée au rapport que les citadins et les agriculteurs entretiennent avec la nature. Il ne faut pas qu'il y ait des incompréhensions comme cela peut arriver avec d'autres espèces. Nous devons travailler ensemble pour trouver des solutions pérennes.

#### EFFET DES CHAMPS MAGNÉTIQUES SUR LES ÉLEVAGES

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvie Tolmont, pour exposer sa question, n° 690, relative à l'effet des champs magnétiques sur les élevages.

**Mme Sylvie Tolmont.** Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur les problèmes induits par les phénomènes électriques parasites produits par les champs électromagnétiques auxquels des éleveurs de la Sarthe et d'autres départements imputent des effets néfastes sur la santé et le rendement de leur élevage.

Un couple d'éleveurs de poulets de Loué et de vaches limousines de ma circonscription m'a alerté sur ce phénomène. Alors qu'ils n'avaient jamais rencontré de réelles difficultés par le passé, ces époux ont commencé à développer de fortes migraines et des insomnies récurrentes. Quant à leurs animaux, ils ont présenté des problèmes de productivité et de fertilité. C'est sur ce point que je souhaite vous interpeller aujourd'hui.

Par exclusion successive des causes possibles de ces maux, il a finalement été établi que l'origine du problème pourrait se trouver dans l'implantation, concomitante à l'apparition des symptômes, d'une antenne-relais à proximité de leur exploitation. L'aggravation de ces symptômes a également correspondu à l'augmentation de la puissance de l'antenne avec le passage de la 3G à la 4G.

Finalement, il a été établi que ce cas n'était pas isolé. L'histoire de ce couple a conduit une association de protection de l'environnement de ma circonscription à regrouper tous les agriculteurs touchés et à leur apporter son aide.

Des éleveurs ont été recensés dans la Sarthe, la Mayenne, l'Orne et l'Eure-et-Loir. Je peux vous assurer que leurs témoignages sont très poignants.

Lorsqu'ils font état de ce type de problème, les éleveurs sont souvent renvoyés à leur propre responsabilité. Ils se trouvent fréquemment dans un état de détresse morale. Les opérations d'expertise, visant à déterminer l'origine du problème, les acculent, petit à petit, à la ruine financière.

La question n'est pas nouvelle et elle a déjà fait l'objet de nombreux rapports parlementaires. Le nœud gordien reste l'établissement de la preuve d'un lien de causalité entre l'antenne-relais et les symptômes développés par les animaux.

Loin de remettre en cause la nécessité d'assurer une couverture numérique du territoire, notamment avec le développement prochain de la 5G, il appartient à l'État de s'interroger sur ses conséquences possibles sur l'élevage français.

Aussi, je vous sollicite pour qu'un état des lieux soit réalisé sur ces phénomènes et je souhaiterais connaître les mesures que le Gouvernement pourrait prendre.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, vous avez interrogé le Gouvernement au sujet de l'exposition de bovins aux ondes électromagnétiques.

À ce jour, l'expertise nationale et internationale ne conclut pas, pour les humains, à l'existence de risques sanitaires liés à une exposition aux champs électromagnétiques émis par les antennes-relais de téléphonie mobile, dès lors que les valeurs limites d'exposition du public du décret n° 2002-775 du 3 mai 2002 sont respectées. Pour les stations de puissance supérieure à 5 watts, l'Agence nationale des fréquences – ANFR – est chargée de vérifier que les valeurs limites du décret précité sont bien respectées.

Précisons que toute personne peut demander à l'ANFR qu'une mesure gratuite de l'exposition aux ondes électromagnétiques soit réalisée dans son logement.

Concernant les animaux, aucune publication scientifique mettant en évidence d'éventuels effets néfastes dus aux antennes de téléphonie mobile n'a été identifiée. Les éleveurs que vous mentionnez pensent que leurs animaux sont affectés par des phénomènes de courants électriques parasites dans l'élevage. Or une structure existe pour mener des expertises sur la sécurité électrique et sur les phénomènes parasites rencontrés dans les exploitations agricoles : le Groupe permanent pour la sécurité électrique en milieu agricole – GPSE. Ce groupe s'intéresse à trois aspects – électrique, vétérinaire et zootechnique – afin de trouver la solution la plus adaptée aux problèmes rencontrés par les éleveurs.

Quant au déploiement des infrastructures de communication 5G, il a pour objectif de favoriser le développement de nouveaux services innovants destinés aux particuliers et aux entreprises utilisatrices, dans des domaines variés comme la santé, les médias, les transports ou les industries du futur.

Afin d'examiner l'exposition aux ondes électromagnétiques due à ces nouveaux développements technologiques et d'évaluer leur éventuel impact sanitaire, la direction générale de la santé, la direction générale de la prévention des risques et la direction générale des entreprises ont saisi, fin 2018, l'Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail – ANSES. Un premier rapport intermédiaire sera disponible à l'été 2019.

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvie Tolmont.

**Mme Sylvie Tolmont.** Permettez-moi d'insister sur la détresse de ces agriculteurs. Leurs témoignages sont poignants, multiples et concordants. Ces agriculteurs demandent la protection de l'État.

**M. le président.** Nous avons terminé les questions orales sans débat.

2

#### FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

**M. le président.** La conférence des présidents, réunie ce matin, a arrêté les propositions d'ordre du jour de la semaine de contrôle du 29 avril :

Débat sur la politique industrielle du Gouvernement : ni défensive, ni offensive ;

Débat sur le rapport d'information du comité d'évaluation et de contrôle sur l'évaluation de la lutte contre la délinquance financière ;

Questions sur la politique du Gouvernement sur le maintien des services publics sur le territoire ;

Questions sur la mise en œuvre de la loi du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les violences sexuelles et sexistes ;

Déclaration du Gouvernement en application de l'article 50-1 de la Constitution, suivie d'un débat et d'un vote, portant sur le projet de programme de stabilité 2019-2023 ;

Débat sur le bilan social des ordonnances travail.

En l'absence d'opposition, il en est ainsi décidé.

3

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Débat sur la transition écologique.

La séance est levée.

*(La séance est levée à douze heures trente.)*

*Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA