



Division des Questions et des Scrutins

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES SIGNALÉES

Réponses publiées au Journal Officiel du mardi 5 mars 2019

Libertés et Territoires

Question n° 9293 publiée le mardi 12 juin 2018 par M. Sylvain Brial et dont le signalement a été effectué le lundi 21 janvier 2019 et publiée au JO du mardi 22 janvier 2019.

M. Sylvain Brial attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les graves menaces de pollution qui touchent l'île de Wallis. Il lui indique que lors du conflit de la Deuxième Guerre mondiale une base américaine était installée à Wallis, au cœur du Pacifique. L'armée américaine a stationné sur ce territoire de nombreux matériels. À son départ elle n'a pas rapatrié ses matériels préférant les immerger dans le lagon et dans les lacs volcaniques. De la sorte de nombreux véhicules, des armes, des munitions, des fûts de matières toxiques se sont retrouvés au fond de l'eau. Certains habitants ont également réussi à récupérer certains matériels et autres munitions et régulièrement il a fallu déplorer de très graves accidents. Aujourd'hui ce qui a été immergé il y a soixante-dix ans est particulièrement détérioré. La corrosion progresse, les matières se décomposent, les fûts fuient, libérant des matières toxiques. Il lui indique que le territoire n'a aucun moyen pour faire l'inventaire de cette pollution et ne peut que constater régulièrement que la situation se dégrade. Cette pollution est grave, avec des produits manifestement toxiques. Certes la nature a accompli son œuvre en certains lieux, mais il demeure des zones dangereuses comme dans les lacs volcaniques où l'on voit régulièrement remonter à la surface des substances indéfinies. Elles font peser sur la population des menaces. Les enfants ne peuvent se baigner dans ces lacs. Cette situation est aussi un handicap majeur au développement touristique. Ces lacs volcaniques sont d'un grand intérêt et ne peuvent pas être mis correctement en valeur. Au moment où le développement touristique prend forme sur Wallis, où de petites unités de croisière commencent à visiter Wallis et Futuna cette pollution est une menace qu'il faut traiter. Il lui demande qu'une mission soit diligentée pour faire l'état exact de cette menace. Il demande également que l'État prenne l'initiative avec les autorités américaines, à l'origine de cet état de fait ou éventuellement des ONG de lancer une campagne de dépollution avant que la situation ne soit irrémédiable. Il lui demande de se saisir du dossier pour mettre un terme à cette menace.

Réponse du Ministère de la transition écologique et solidaire

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire est bien conscient des menaces sur l'environnement que font peser les matériels militaires américains immergés dans les eaux proches de Wallis depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il a pris note de la demande de M. Sylvain Brial que l'État diligente une mission pour qualifier cette menace et se rapproche des autorités américaines pour trouver une solution. Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, se rapprochera de la ministre des armées et du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, ces sujets relevant davantage de leurs compétences respectives, pour souligner l'enjeu de la demande de M. Sylvain Brial et tenter de mettre un terme à cette menace de pollution.



Division des Questions et des Scrutins

Question n° 15284 publiée le mardi 18 décembre 2018 par M. Sylvain Brial et dont le signalement a été effectué le lundi 18 février 2019 et publiée au JO du mardi 19 février 2019.

M. Sylvain Brial attire l'attention de Mme la ministre des outre-mer sur les conséquences de l'application des textes concernant le respect de la concurrence dans les territoires d'outre-mer et notamment celles découlant de la loi sur la vie chère, dite loi Lurel II, qui indique qu'il convient de considérer la taille du marché et ses exigences pour juger d'une situation de conformité à la loi. Sur un territoire restreint comme celui des îles de Wallis et Futuna dont la population est de 11500 personnes il est particulièrement difficile d'attirer des entreprises, des commerçants et d'assurer l'approvisionnement du territoire. Les raisons en sont multiples : Le marché est trop restreint ; Le territoire est très éloigné des approvisionnements ; Les salaires sont faibles, et donc la consommation ; Les aléas naturels obligent à entretenir des stocks importants avec des dates de péremption difficiles à gérer, et une immobilisation importante de trésorerie ; Les risques de pertes sont considérables compte tenu des risques naturels. Ces mêmes risques imposent des stocks spécifiques. Les entreprises ont donc une véritable mission de service public et une responsabilité sociale considérable notamment à l'égard de l'emploi. De la sorte il n'y a pas véritablement de place pour plusieurs opérateurs sur un même secteur. Ceux-ci doivent avoir une assise financière conséquente et disposer de moyens logistiques suffisants en transport, en manipulation, en conservation spécialement en locaux réfrigérés pour l'alimentaire. Une entreprise présente sur le territoire doit investir de fortes sommes pour tenir compte de ces spécificités. Elle a une responsabilité locale considérable, comme pourvoyeur de taxes au bénéfice des finances locales, (revenus essentiels pour le territoire), comme employeur. Ainsi de nombreux secteurs économiques sur le territoire sont en situation de monopole. C'est le cas de l'alimentation, de l'automobile, de la banque, de l'assurance, de la téléphonie mobile, de l'essence, de l'électricité, de la desserte aérienne ou maritime. Il convient également que ces entreprises aient une surface financière suffisante pour inspirer la confiance de leurs propres fournisseurs et obtenir des conditions commerciales suffisamment intéressantes afin d'amortir le surcoût spécifique au marché. Il faut aussi que les quantités soient suffisamment conséquentes pour économiser sur les transports. Dans ces conditions, il lui demande d'étudier la manière dont « l'autorité de la concurrence » traite les entreprises présentes sur Wallis et Futuna. En ignorant la spécificité de la situation vue depuis Paris, c'est toute l'économie locale qui peut être mise en péril. Si les conditions nécessaires au fonctionnement d'une économie privée sont mises en causes le risque est grand de devoir faire appel à des entreprises uniquement publiques comme c'est déjà le cas dans un certain nombre de secteurs. Le député demande à la ministre d'étudier avec l'autorité de la concurrence les dispositions nécessaires à une juste adaptation aux spécificités locales.

Réponse du Ministère des outre-mer

Les dispositions de la loi n° 2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à la régulation économique outre-mer, dite « REOM », intégrées au code de commerce, visent à adapter la réglementation de la concurrence aux marchés ultramarins, en proposant des outils de régulation qui tiennent compte de leurs spécificités, en particulier dans les secteurs pour lesquels les conditions d'approvisionnement ou les structures de marché limitent le libre jeu de la concurrence.

Ainsi, l'article L. 410-3 du code de commerce prévoit que le Gouvernement peut arrêter après avis de l'autorité de la concurrence et par décret en Conseil d'Etat les mesures nécessaires pour remédier aux dysfonctionnements des marchés de gros de biens et de services concernés, notamment des marchés de vente à l'exportation, d'acheminement, de stockage et de distribution.

Dans ce contexte, l'Autorité de la concurrence a été amenée dans une décision du 8 octobre 2018 à sanctionner des pratiques jugées anticoncurrentielles, notamment celles consistant pour un fournisseur



Division des Questions et des Scrutins

à consentir des droits d'importations exclusifs, en violation de l'article L. 420-2-1 du code de commerce à Wallis-et-Futuna. La teneur de ces accords d'importation exclusifs n'a pu être justifiée par l'exemption prévue à l'article L. 420-4 du code de commerce, faute pour les sociétés mises en cause d'avoir apporté la preuve que les consommateurs pouvaient retirer une part équitable du profit qui résulterait d'une telle exclusivité d'importation. Ces pratiques contribuent à la hausse des prix, et par voie de conséquence, à la baisse du pouvoir d'achat des consommateurs.

Par ailleurs, conformément aux orientations fixées par le Livre bleu des outre-mer, le Gouvernement a nommé, le 28 janvier 2019, un délégué à la concurrence en outre-mer. Sa mission consistera à animer la politique de renforcement de la concurrence sur les marchés des biens et des services ultramarins.

Enfin, pour tenir compte des durées d'acheminement des biens de consommation et des contraintes de stockage, et afin d'éviter que cela ne se traduise par une augmentation des frais intégrés dans le coût de revient de la marchandise, l'article L. 441-6 du code de commerce prévoit un assouplissement des délais de paiement des marchandises importées dans les collectivités d'outre-mer. Ceux-ci sont décomptés à partir du 21^{ème} jour suivant la date de mise à disposition ou la date de dédouanement, si celle-ci est antérieure.

L'Autorité de la concurrence veille attentivement à ce qu'à Wallis-et-Futuna, les règles soient correctement appliquées et que les entreprises se conduisent de façon vertueuse en respectant le dispositif juridique en vigueur qui tient compte des spécificités et des contraintes locales, tout en veillant à la préservation du pouvoir d'achat des consommateurs.



Division des Questions et des Scrutins

Question n° 3618 publiée le mardi 5 décembre 2017 par M. Jean-Michel Clément et dont le signalement a été effectué le lundi 11 février 2019 et publiée au JO du mardi 12 février 2019.

M. Jean-Michel Clément attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la signalisation des véhicules légers dites voitures sans permis. Ces véhicules, dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, circulant sur tous les axes routiers sauf les voies express et les autoroutes, ne sont dotés d'aucune signalisation spécifique. En effet, l'écart de vitesse, du simple au double, entre les véhicules « classiques » et ce type de voiture présente de toute évidence une dangerosité particulière, notamment par mauvais temps. Selon diverses estimations, plus de 140 000 Français rouleraient avec une voiture sans permis. Il s'agit donc d'un phénomène non négligeable. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'elle entend prendre afin de minimiser les dangers encourus par les conducteurs des véhicules sans permis, et si elle envisage notamment l'apposition d'un symbole explicite visible à l'arrière desdits véhicules.

Réponse du Ministère de l'intérieur

Les « voitures sans permis » sont des véhicules de catégorie L6e définis au 4.6 de l'article R. 311-1 du code de la route. Il s'agit de véhicules à moteur à quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 425 kilogrammes et dont la vitesse maximale par construction ne peut excéder 45 km/h. Ces véhicules biplaces ne permettent de transporter qu'un seul passager en plus du conducteur.

L'accès à la conduite de ces véhicules est fixé à 14 ans et les personnes nées après le 31 décembre 1987 doivent être titulaires du brevet de sécurité routière (BSR) ou du permis de conduire AM (les personnes nées avant cette date n'ont pas besoin de BSR ni de permis pour circuler avec ces véhicules sur le territoire français). Le véhicule doit également être assuré (assurance de responsabilité civile).

S'agissant plus particulièrement de la question de la signalisation, l'article R. 313-28 du code de la route précise que tout véhicule à progression lente, dont la liste est fixée par le ministre chargé des transports, peut être muni de feux spéciaux et de dispositifs complémentaires de signalisation par éléments fluorescents ou rétro réfléchissants. L'arrêté du 4 juillet 1972 modifié relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente inclut parmi ces véhicules les quadricycles légers à moteur et prévoit, qu'à l'instar des tracteurs agricoles, ces derniers peuvent être équipés de feux spéciaux homologués (feux tournants, feux à tube à décharge ou feux jaune clignotants), en plus de l'éclairage obligatoire, afin de signaler leur présence aux usagers de la route. L'annexe I de cet arrêté cite explicitement les véhicules dont la vitesse par construction est inférieure ou égale à 45 kilomètres/heure, et plus particulièrement les quadricycles légers à moteur définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

Dès lors que le cadre juridique national prévoyait déjà la possibilité pour ce type de véhicule d'être équipé d'une signalisation spécifique, le Gouvernement n'a pas envisagé de prendre de mesures particulières supplémentaires en la matière.

Toutefois, le cadre réglementaire s'appliquant aux quadricycles légers neufs est, depuis le 1er janvier 2018, le règlement (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Au cours de la procédure d'homologation, il sera vérifié que les véhicules répondent à l'intégralité des prescriptions administratives et techniques applicables à la catégorie internationale L6e-B, y compris en ce qui concerne l'éclairage et la signalisation. Une fois la



Division des Questions et des Scrutins

réception par type accordée, la France, comme tous les États membres de l'Union européenne, doit permettre l'immatriculation des véhicules réceptionnés, conformément au point 2 de l'article 6 dudit règlement.

Par ailleurs, les procédures d'essai et les exigences de performance applicables aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sont menées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe IX du règlement UE 3/2014. Le point 2.2.3 de ladite annexe prévoit explicitement qu'un aucun dispositif d'éclairage ou de signalisation lumineuse autre que ceux visés dans le texte ne peut être installé sur les véhicules de catégorie L6e-B.

Ainsi, l'installation de feux spéciaux à éclats n'est désormais plus autorisée par la réglementation en vigueur et applicable aux véhicules neufs. Les véhicules usagés et réceptionnés avant le 1er janvier 2018 peuvent toutefois continuer de bénéficier des dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972.

Par ailleurs, et de manière plus générale, il ressort des données d'accidentalité que les quadricycles légers à moteur ne constituent pas un enjeu particulier en matière de sécurité routière. En 2017, les conducteurs de ces véhicules représentaient 0,6 % des tués (soit 21 tués) et 0,4 % des personnes blessées hospitalisés (soit 115 blessés hospitalisés).



Division des Questions et des Scrutins

Question n° 11310 publiée le mardi 31 juillet 2018 par M. M'jid El Guerrab et dont le signalement a été effectué le lundi 3 décembre 2018 et publiée au JO du mardi 4 décembre 2018.

M. M'jid El Guerrab attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur la possibilité, pour les lycéens algériens, de passer en candidats libres les épreuves du baccalauréat français. Ces dernières années, le lycée français Alexandre Dumas (LIAD) d'Alger a été confronté à un accroissement important de candidats libres souhaitant passer les épreuves du baccalauréat. L'accueil de tous les candidats libres ne pouvant être assuré, un *numerus clausus* basé sur une sélection des candidats suivant le critère de l'âge a été instauré. Ainsi, par exemple, en 2016, 460 candidats ont pu passer les épreuves du baccalauréat. En 2017, la situation a été particulièrement compliquée car 800 candidats algériens n'ont pas été en mesure de passer les épreuves en candidats libres, faute de place dans les locaux et faute de personnel surveillant suffisant. Alors que le LIAD vient d'inaugurer une antenne à Oran, il souhaite savoir si l'accueil des candidats libres algériens a pu être augmenté à la session 2018. Il souhaite, en particulier, connaître le nombre de candidats libres de nationalité algérienne ayant pu se présenter aux épreuves du baccalauréat et ceux n'ayant pas été autorisés à le faire ainsi que les raisons de ce refus.

Réponse du Ministère de l'Europe et des affaires étrangères

Le nombre d'inscrits à la session 2018 du baccalauréat général s'établit à 710 candidats (épreuves terminales) en Algérie parmi lesquels 180 candidats scolaires et 530 candidats libres, soit une augmentation pour ces derniers de 13 % par rapport à la session 2017.

Cette situation a conduit à réfléchir à de nouveaux modes de fonctionnement dans le cadre du plan pour l'enseignement français en Algérie, mais également à une échelle régionale. Des mesures ont d'ores et déjà été prises afin de faciliter la passation des épreuves du baccalauréat des candidats inscrits en candidats libres.

L'abandon depuis cette année du *numerus clausus* pour les candidats libres (suppression de la clause d'année de naissance) a permis au Lycée international Alexandre Dumas (LIAD) de répondre favorablement à l'ensemble des demandes d'inscription au baccalauréat des filières générales.

Cette décision a eu pour conséquence une très forte augmentation des inscriptions. C'est ainsi que 772 candidats libres se sont inscrits aux épreuves anticipées de la session du baccalauréat 2019 (épreuves se déroulant en 2018) soit une augmentation de 40 % par rapport à 2017. Il convient d'ajouter à ce nombre les 180 candidats scolaires du LIAD, pour un total de 952 inscrits.

Le passage des épreuves orales a nécessité le renfort de deux professeurs supplémentaires par rapport aux années précédentes, effort consenti par l'académie d'Aix-Marseille.

Par ailleurs, le service de Coopération et d'action culturelle et les services du consulat général sont également mobilisés pour accompagner les écoles partenaires et les candidats en vue de leur inscription en candidat libre dans les académies françaises, ainsi que dans leurs démarches d'obtention de visa, en particulier ceux qui doivent composer dans les filières technologiques.



Division des Questions et des Scrutins