# Revue Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

Mai 2019 - N°237



#### DOSSIERS

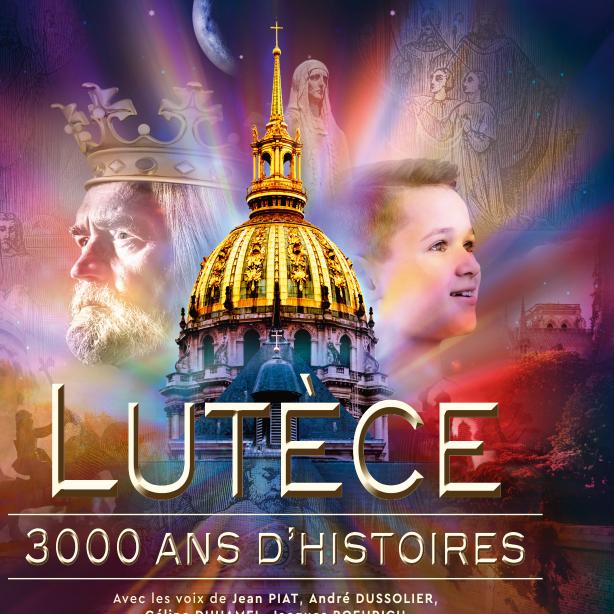
Aérospatiale Mobilités Sécurité des aliments

#### RETROUVEZ LES PAGES

Nominations Missions Élections

#### LA NUIT AUX INVALIDES LE SHOW MONUMENTAL DE PARIS

PRÉSENTE UNE CRÉATION DE BRUNO SEILLIER



Céline DUHAMEL, Jacques ROEHRICH

12 JUILLET > 30 AOÛT 2019

DU MERCREDI AU SAMEDI JUILLET 22H30 / AOÛT 22H00

ACCÈS ESPLANADE DES INVALIDES - GRILLE D'HONNEUR

INFORMATIONS - RÉSERVATIONS

www.lanuitauxinvalides.fr Points de vente habituels



















#### Éditeur

François-Xavier d'Aillières

Tél. o1 55 62 68 51 Fax 01 55 62 68 76 fxdaillieres@trombinoscope.com

#### RÉDACTION

Sylvain Ragot

sragot@trombinoscope.com

Noémie Trabi ntrabi@trombinoscope.com

Journaliste
Marjolaine Koch
mkoch@trombinoscope.com

PUBLICITÉ

Directeur de clientèle Delphine Léguillon Tél. 01 55 62 68 56 dleguillon@trombinoscope.com

#### **MAQUETTE**

Antonello Sticca John Levers Matthew Titley Max Dubiel

#### **ABONNEMENT**

Abonnement 1 an Tome I, Tome II et Revue : 445 euros H.T. Tél. 03 27 56 38 57 Fax 03 27 61 22 52 trombinoscope@propublic.fr

#### LE TROMBINOSCOPE

SAS au capital de 37.000 euros 504 867 789 RCS Nanterre Une participation de DODS GRP



Le Trombinoscope 315 Bureaux de la Colline 1 rue Royale 92213 Saint-Cloud Cedex

Dépôt légal à parution ISSN 2266 5587

IMPRESSION Printcorp

CONCEPTION ORIGINALE
Antonello Sticca



#### Le choix des Armes Ailées



ertes, le titre se prête à un jeu de mots facile en fonction de l'intonation des syllabes prononcées, mais il souligne simplement le choix proposé à la France, j'allais dire à l'Europe, de poursuivre ou non ses efforts en matière de Défense. La 53ème édition du Salon du Bourget sera justement l'occasion de saluer les progrès réalisés pour doter nos armées du matériel le plus performant aussi bien sur terre, en mer que dans le ciel et l'espace mais aussi de pointer du doigt les faiblesses existantes. La multiplication des conflits asymétriques,

les menaces des États-voyous, la résurgence velléitaire des superpuissances et les cyberattaques au quotidien rendent la devise de Guynemer « Faire Face » encore plus d'actualité. Pour ne parler que d'elle, l'Armée de l'Air est constamment sollicitée et se doit de répondre présente. Personne ne peut jouer la carte de l'a-peu-près, ni se réfugier derrière cette expression magique, trompeuse et dangereuse qu'est le Système D. Les aviateurs sauront faire, mais à quel prix !!!.

Dame protectrice du territoire national... elle possède avec ses radars, ses awacs les sentinelles au prolongement armé fait de Rafale et de 2000. Ces derniers sont des Saint-Bernard volant à la rescousse de pilotes perdus au-dessus de l'Hexagone, mais au cas où... chacun prendrait ses responsabilités et l'intrus suspect pourrait attirer sur lui les foudres de la posture de sureté aérienne.

Aux côtés de ses armées « sœurs » Terre et Marine Nationale, elle est en guerre contre le terrorisme et les groupes djihadistes. Ses missions de combat, de transport, de renseignement, qualifiées d'essentielles ont été un moment mal comprises par la population en fonction de l'éloignement, notamment en Afghanistan. Les attentats ensanglantant le pays, on fait prendre conscience que le danger le plus barbare pouvait naitre à des milliers de kilomètres et faire souche à Paris, Nice, Saint Etienne du Rouvray ou Trèbes. Sur un autre plan et de taille, la France s'appuie sur les deux composantes de sa dissuasion nucléaire, fondement de l'indépendance nationale et de son siège de membre permanent du Conseil de Sécurité. Les relèves Mirage 2000N / Rafale et ravitailleurs kC et C135 /MRTT Phénix seront décisives pour le pouvoir politique à la condition qu'il continue à admettre qu'il lui faut absolument assurer les moyens de ses ambitions. On notera également certains programmes de premier plan... aux rajouts générationnels en raccourci des



EG et autres NG... voilà enfin l'eurodrone MALE et le système de combat aérien du futur... ce SCAF qui doit continuer, grâce à la fine fleur des grands industriels du secteur que sont Dassault et Airbus, à assurer la supériorité opérationnelle à l'horizon 2040.

La LPM 2019/2025 montre la voie et souligne avec plus d'acuité qu'un ralentissement, pire, un affaiblissement de la courbe des crédits alloués, serait une faute engageant l'avenir! ●

Pierre Julien Rédacteur en chef adjoint RTL

# Revue Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

POUR SAVOIR QUI EST QUI ET QUI FAIT QUOI,

ABONNEZ-VOUS AU**trombinoscope** 

#### Ce magazine est divisé en 2 parties :

- 1 Des tribunes rédigées par des personnalités politiques françaises et européennes (ministres, commissaires, parlementaires et élus locaux) autour de thèmes d'actualité.
- Photos, biographies et attributions d'hommes et femmes nommés et élus dans le mois au sein des institutions politiques nationales et locales.
  - Présentation des dernières missions, commissions d'enquête et groupes de travail.





#### www.trombinoscope.com

à retourner au Trombinoscope – Service abonnement – CS 70001 – 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex – Fax: 03 27 61 22 52

#### Oui, je m'abonne au Trombinoscope et je choisis l'offre suivante :

☐ La revue mensuelle du Trombinoscope (11 n° par an) au prix de 280 €HT soit 295,40 €TTC

	Régional) + la revue mensuelle au prix de 445 €HT soit 481,48 €TTC a revue mensuelle + un accès illimité pendant un an à la base de om au prix de 695 €HT soit 781,48 €TTC					
TVA 5,5% (tomes et revue), 20% (site). Frais de port inclus (6 € par tome).						
☐ M. ☐ Mme.	Je joins mon règlement à l'ordre du Trombinoscope par :					
NOM / Prénom :	☐ Chèque ☐ Mandat ☐ Carte bancaire Visa / Mastercard					
Entreprise ou Organisme :	No [					
Adresse:	Validité L					
	Cryptogramme (3 demiers chiffres au verso de votre carte bancaire)					
Code Postal :	☐ Je réglerai à réception de facture					
Ville:						
Pays:	Date					
Tél. :						
F-mail.	Signature					

# 

#### Les défis liés à la souveraineté aérospatiale de la France

- Un budget militaire garant de notre souveraineté, notamment par les airs. *Bruno LE MAIRE*
- Des investissements militaires au service de l'Économie nationale. *Michèle ALLIOT-MARIE*
- Relever dans les Airs les défis d'un contexte stratégique en rapide évolution. *Jean-Jacques BRIDEY*
- Conserver, demain, la maitrise de la 3ème dimension. *Christian CAMBON*
- La stratégie de notre défense face au nouveau désordre mondial. *Josy POUEYTO*
- Construire une future stratégie aérienne de défense efficace. *Marie-Françoise PÉROL-DUMONT*
- L'action de l'État en l'air. *Christophe LEJEUNE*
- l'espace exoatmosphérique : nouvel enjeu

de puissance. Stéphane TROMPILLE

- L'arme aérienne au service de la protection et de la liberté d'action de notre pays. *Philippe LAVIGNE*
- L'innovation au cœur de la Défense et de l'Armée de l'Air. *Emmanuel CHIVA*

## Loi d'orientation des mobilités : des avancées suffisantes ?

19 Priorité aux transports du quotidien. Françoise GATEL

- Pourquoi un groupe d'études sur l'hydrogène à l'Assemblée Nationale ? *Michel DELPON*
- Une loi de liberté pour réduire les fractures sociales et territoriales. *Jean-Baptiste DJEBBARI*
- Loi d'orientation des mobilités : Un texte au goût d'inachevé. *Claude BÉRIT-DÉBAT*
- Une ouverture et une opportunité pour les territoires ruraux. *Jérôme BIGNON*
- La Loi d'Orientation des Mobilités, pour un souffle nouveau. *Jean-Marc ZULESI*
- Avec la Loi d'orientation des mobilités, entrons pleinement dans le 21e siècle. *Marquerite DEPREZ-AUDEBERT*
- La Loi d'orientation des mobilités s'arrête au milieu du gué. *Guillaume GONTARD*

# 28 Sécurité des aliments : des contrôles clarifiés et renforcés

Vous avez dit sécurité des aliments ?

De l'Europe à l'action locale. *Laurence HARRIBEY* 

- Restaurer la confiance avant tout. *Michèle CROUZET*
- La peur n'est pas bonne conseillère. *Laurent DUPLOMB*
- Une confiance ébranlée au fil des années. *Rachel MAZUIR*
- Professionnels et consommateurs en quête de qualité. *Monique LIMON*
- Retrouver la confiance, un enjeu politique. Marietta KARAMANLI
- Sans étiquette. *Loïc KERVRAN*

### Missions, **Élections**

- 39 Présidence de la République, Gouvernement
- Parlement
- Corps d'état
- 49 Collectivités territoriales
- Outre-mer, préfecture de police
- Préfectures
- Autres mouvements



#### LES DÉFIS LIÉS À LA SOUVERAINETÉ AÉROSPATIALE DE LA FRANCE

e grand événement du Bourget sera cette année encore l'occasion de mettre en exergue tout le spectre capacitaire de l'aéronautique et de souligner l'ampleur des défis que l'Armée de l'air a entrepris de relever.

A travers son action au quotidien, la force aérienne contribue à la protection des Français, à la garantie de la souveraineté du pays, à sa liberté d'action et à la maîtrise de ses engagements dans la durée au profit de la sécurité internationale. On l'a vu par exemple au Levant où, agissant au sein d'une coalition internationale, les capacités aériennes françaises ont pris leur part dans la victoire contre le « Califat territorial » de Daech. Ce faisant, l'arme aérienne a démontré son rôle incontournable pour le renseignement, la destruction d'objectifs adverses et l'appui des troupes au sol.

L'Armée de l'air met en œuvre la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire, expertise régalienne très particulière qui contribue aussi à sa maîtrise incontestable des opérations stratégiques de projection et d'entrée en premier. Au-delà des synergies que permettent les capacités multi-rôle comme le Rafale et le nouveau ravitailleur en vol Phénix, il faut absolument veiller à conserver un format capacitaire adapté à toutes les missions énumérées, mais aussi à l'entraînement des forces les réalisant.

Menée au printemps 2018 avec les Britanniques et les Américains, l'opération « Hamilton » de frappes contre des sites chimiques syriens, a illustré la capacité des aviateurs français à commander et coordonner en interalliés et interarmées une opération très complexe et de vaste ampleur.

En mesure d'assurer les contrats opérationnels d'aujourd'hui, la force

aérienne doit, dans le même temps, se préparer à relever les défis de demain. En pleine évolution, le contexte stratégique des quinze années à venir a été posée dans la Revue stratégique : résurgence des confrontations de puissances, prolifération des technologies aériennes et anti-aériennes, accélération des boucles décisionnelles... Des nouvelles capacités, on pense aux drones, nécessiteront une nouvelle « grammaire » du combat aérien collaboratif pour affronter des menaces accrues et inédites. Parallèlement, l'espace exo-atmosphérique devient un nouvel enjeu de puissance en tant que champ opérationnel pour un cercle de nations qui ira en s'élargissant. L'Armée de l'air a vocation à étendre son rôle de référent de la troisième dimension et à jouer un rôle central dans ce milieu stratégique pour la France et pour l'Europe.

Ambitieuse, la Loi de programmation militaire (LPM 2019-2025) devrait permettre, à la stricte condition de sa bonne exécution, à la fois de sécuriser le modèle actuel et de préparer l'avenir. Cette exigence nécessitera, entre autres, d'imaginer les ruptures technologiques et de répondre aux scénarios opérationnels les plus exigeants. L'intelligence artificielle, le big data, la connectivité et les machines autonomes seront les paramètres incontournables de cette équation du futur. Pour la résoudre, l'Armée de l'air, qui a l'innovation dans ses gènes, dispose de tous les atouts.

Les enjeux industriels de l'aéronautique de défense seront majeurs. La France est une puissance aérospatiale mondiale et pérenne. Sa BITD, créatrice d'emploi et de richesse, repose sur un écosystème dont les trois piliers sont l'État, les industriels et les forces. Les efforts de modernisation et d'investissements se concentreront en bonne part sur le Système de combat aérien du futur (SCAF). Ce chantier structurant s'inscrira nécessairement dans une dynamique européenne, pas toujours évidente certes, mais qui s'impose néanmoins si l'on vise une forme d'autonomie industrielle et une alternative capacitaire à l'offre américaine.

Alain Barluet Président de l'Association des journalistes de défense



#### UN BUDGET MILITAIRE GARANT DE NOTRE SOUVERAINETÉ, NOTAMMENT PAR LES AIRS

#### Bruno LE MAIRE

Atterrissage de l'A400M Atlas

► Ministre de l'Économie et des Finances



our la 53ème fois, le Salon international du Bourget ouvrira ses portes au grand public, aux industriels et aux États. Il est, comme à chaque fois, l'occasion de présenter les dernières innovations technologiques de l'aérospatiale. Il est aussi l'occasion de se rappeler que l'industrie aérospatiale est une des grandes forces de l'économie française. C'est une spécificité française, un atout majeur pour la Région Occitanie, mais aussi pour tous les territoires où des milliers de PME produisent les pièces, les logiciels, ou les composants de nos aéronefs.

La France est le seul pays au monde, avec les États-Unis, à avoir la technologie, la capacité et la chaîne de valeur pour produire des avions civils, militaires ou des hélicoptères. Nous savons produire des aéronefs de haute technologie, des rafales

ou encore des hélicoptères de combat. Nous pouvons être fiers de cette excellence industrielle. Nous devons continuer, sans cesse, à l'améliorer. C'est essentiel pour préserver notre souveraineté militaire mais également pour continuer à faire du secteur le premier contributeur à notre commerce extérieur.

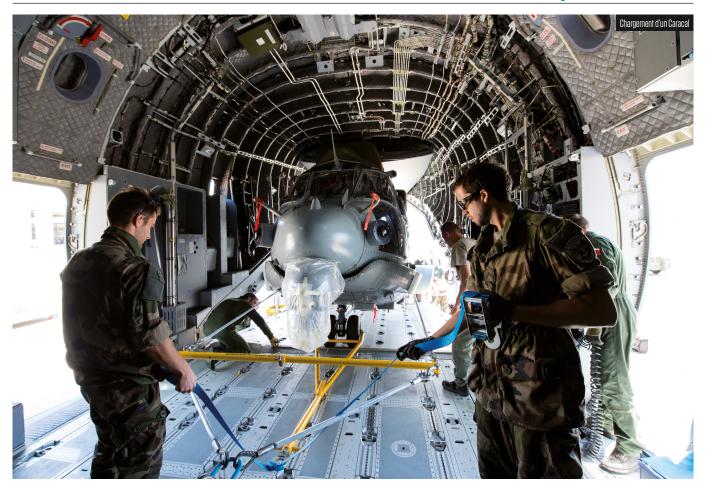
L'industrie aérospatiale a connu des résultats records en 2018. Le chiffre d'affaires de la filière a continué de croître et les carnets de commandes pour les avions moyen-courriers ou pour les moteurs n'ont pas cessé de se remplir. 2019 devrait être une nouvelle année record pour l'industrie aéronautique.

Ces résultats sont le fruit de 50 ans d'investissement de l'État et des industriels. Mais nous ne devons jamais oublier une chose, dans une industrie aussi technologique que l'industrie aérospatiale, tout peut aller très vite. Si nous ne prenons pas la tête de la course à l'innovation, si les formations ne s'adaptent pas aux nouvelles technologies, si les PME ne se numérisent pas et perdent en compétitivité, nous perdrons instantanément des parts de marché contre les équipementiers américains, et très vite, contre des nouveaux concurrents sino-russes.

L'avenir de notre industrie aérospatiale se joue maintenant. Avec son avenir se joue l'efficacité de nos armées et l'autonomie stratégique de la France et de l'Europe. Encore plus qu'au siècle précédent, notre souveraineté politique dépend de notre souveraineté technologique.

C'est vrai dans le domaine spatial. Les États qui développeront les lanceurs de dernières générations et qui seront capables, en

« La France est le seul pays au monde, avec les États-Unis, à avoir la technologie, la capacité et la chaîne de valeur pour produire des avions civils, militaires ou des hélicoptères »



totale autonomie, d'accéder à l'espace, de le surveiller, auront une avance décisive pour prendre les bonnes décisions militaires et politiques. Les performances de nos armées, sur tous les théâtres, sont désormais directement liées à nos capacités spatiales.

C'est vrai dans l'aéronautique, où la maîtrise technologique est cruciale pour conserver notre aptitude à sécuriser notre espace aérien et préserver notre supériorité opérationnelle. C'est pourquoi le président de la République a fait de l'investissement en R&D dans ce domaine une priorité, en portant à un milliard nos investissements dans la loi de programmation militaire. Cet effort supplémentaire est capital, car si l'excellence industrielle se construit lentement, elle disparait très vite en l'absence d'investissements suffisants.

L'avenir de notre industrie aérospatiale ne peut s'imaginer seul. La France, ne peut pas rivaliser technologiquement seule face aux États-Unis, à la Chine ou à l'Inde. L'Europe y arrivera. Mais la France, l'Allemagne ou l'Italie seules n'y arriveront pas. Plus que dans d'autres domaines technologiques, nous avons besoin d'une coopération européenne dans le domaine de la Défense.

Cette coopération n'est pas nouvelle, les programmes A400M ou Meteor l'illustrent avec succès. Mais elle doit se renforcer.

Elle doit se renforcer d'abord en consolidant nos champions industriels européens du secteur : MBDA pour les missiles, Airbus pour l'aéronautique, Arianegroup pour l'espace.

Cette coopération doit également être plus ambitieuse en termes de financements. Le Fonds européen de Défense, qui a

« Maintenir la compétitivité du secteur, innover sans cesse pour préserver notre souveraineté politique et militaire, coopérer plus étroitement avec les États européens sont les trois conditions clés pour s'assurer de notre capacité à protéger la France, à défendre l'Europe et à se projeter quand le contexte international nous l'impose » été approuvé par le Parlement européen pour 2021-2027, doit nous permettre de constituer une base industrielle et technologique de défense européenne forte, compétitive et innovante.

Enfin, cette coopération doit donner lieu à de nouvelles protections. Trop souvent nos technologies les plus innovantes qui demandent des années de travaux et des millions d'investissements sont rachetées par des entreprises américaines ou chinoises. L'Europe vient de se doter d'un nouveau règlement sur les investissements étrangers, la France a également

renforcé ses sanctions et sa protection des secteurs stratégiques. Nous sommes maintenant armés efficacement pour protéger nos innovations.

Maintenir la compétitivité du secteur, innover sans cesse pour préserver notre souveraineté politique et militaire, coopérer plus étroitement avec les États européens sont les trois conditions clés pour s'assurer de notre capacité à protéger la France, à défendre l'Europe et à se projeter quand le contexte international nous l'impose.

#### DES INVESTISSEMENTS MILITAIRES AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE NATIONALE

#### Michèle ALLIOT-MARIE

- ► Députée PPE au Parlement européen
- ➤ Présidente de la délégation pour les relations avec la péninsule Arabique
- ► Ancienne ministre d'État



e Gouvernement a annoncé en 2018 son intention de porter le budget annuel de défense à 2 % du PIB soit 300 milliards d'euros d'ici 2025. Dans la répartition qui sera faite de ces crédits entre rémunération de personnels, formation et entrainement, achat et entretien du matériel et/ou opérations extérieures, une réalité est trop souvent oubliée, celle qui dépasse les seuls enjeux de défense : les retombées économiques des investissements militaires.

La dépense militaire assurée par l'État, et particulièrement par le ministère des Armées qui en fournit 80 % bénéficie certes à l'armée par le renforcement de ses capacités militaires mais aussi à l'industrie française, et plus largement à la croissance économique du pays.

Les investissements de défense génèrent des emplois, des charges sociales, des impôts, des exportations... mais aussi des avancées technologiques qui peuvent avoir des retombées majeures sur l'industrie civile.

La défense participe de façon non négligeable à l'emploi, des postes de tout niveau et de toute qualification sont en effet offerts chaque année.

Elle contribue aussi de façon non négligeable à la formation professionnelle d'un grand nombre de jeunes, sans même parler des EPID qu'elle a créé.

Dans le domaine industriel, si les grandes entreprises dominent aujourd'hui la production militaire en France, elles ne sont pas les seules à profiter des investissements. La base industrielle et

technologique de défense (BITD) est constituée de 73 % de PME.

Nombreuses sont les entreprises françaises pour qui le domaine militaire ne représente qu'une partie de leur chiffre d'affaires (17 % pour Airbus Group, 35 % pour Dassault Aviation, 20 % pour Safran), plus largement bénéficiaire du domaine civil. Or on l'a vu dans les années 2000, en cas de crise, la Défense permet une continuité de la production et ses laboratoires de recherche. C'est le savoir-faire de l'aéronautique française qui a été sauvegardé lorsque les commandes d'avions civils ont été impactées par la crise pétrolière.

Ajoutons que la recherche militaire a bénéficié depuis longtemps à l'innovation industrielle. On ne citera pas les trop connues poêles TEFFAL issue de la recherche sur les ailes d'avion, l'IRM inspiré par les recherches sur les sous-marins ou plus récemment l'imageur infrarouge.

Par ailleurs, l'aménagement du territoire est aussi impacté positivement, les 1623 entreprises qui constituent la BITD sont implantées dans chaque département. Investir dans le secteur de la défense a donc pour effet de créer un véritable dynamisme économique sur l'ensemble du territoire. Des centaines de PME implantée sur tout le territoire, de la Gironde à la Haute Savoie, contribueront par exemple au développement du prochain standard F4 du Rafale qui devrait équiper l'Armée de l'air à compter de 2025.

Dans la concurrence mondiale, il faut prendre en compte la nécessité de peser plus en créant des géants industriels, c'est notamment le cas d'Airbus Group ou plus récemment de KNDS, mais aussi par la mise en place de grands projets communs tels le Tigre et l'A400M Altas.

En avril 2019, le Parlement européen a approuvé le projet de Fonds européen de défense, qui vise à soutenir la mise en œuvre de projets européens collectifs dans le secteur de la défense. Mais avec un budget de défense de 242 milliards de dollars pour

« Des centaines de PME implantée sur tout le territoire, de la Gironde à la Haute Savoie, contribueront par exemple au développement du prochain standard F4 du Rafale qui devrait équiper l'Armée de l'air à compter de 2025 »

l'ensemble des pays d'Europe membres de l'OTAN, les investissements européens sont encore loin de ceux des États-Unis, dont le budget avoisine les 700 milliards de dollars.

La France et l'Europe ont tout intérêt à approfondir leurs investissements si elles souhaitent conserver une autonomie à la fois économique et stratégique à l'égard des États-Unis. C'est leur capacité à défendre leur indépendance stratégique et à s'affirmer sur le marché mondial qui est en jeu. ●



#### RELEVER DANS LES AIRS LES DÉFIS D'UN CONTEXTE STRATÉGIQUE EN RAPIDE ÉVOLUTION

#### Jean-Jacques BRIDEY

- ► Député LaREM du Val-de-Marne
- ▶ Président de la commission de la Défense nationale et des Forces armées
- ► Membre de la délégation française à l'Assemblée parlementaire de l'Otan
- ► Conseiller municipal de Fresnes



rès d'un an après la promulgation par le président de la République de la loi de programmation militaire (LPM) pour les années 2019 à 2025, les fondements sur lesquels elle a été bâtie sont plus que jamais d'actualité. Alors que la Revue stratégique dépeignait un monde durablement instable et incertain, on ne peut qu'être frappé par la poursuite de l'affaiblissement des garde-fous multilatéraux. En outre, la chute de l'État islamique ne met en aucun cas fin à l'instabilité du contexte international, également marquée par la résurgence des États puissance, la simultanéité des crises et leur soudaineté. Dans ce contexte, la LPM a conforté la remontée en puissance de l'armée de l'air afin de lui donner les moyens de poursuivre ses missions traditionnelles comme de répondre aux défis auxquels elle devra « faire face » à l'avenir.

En premier lieu, les forces aériennes continueront d'exercer l'une de leurs premières missions, à savoir la défense aérienne du territoire national et, ce faisant, la protection des Français. En deuxième lieu, l'Armée de l'air sera toujours mobilisée pour faire face à une menace terroriste ou proto-étatique dans le cadre de conflits asymétriques, qui nécessitent de conduire des actions dans le « bas du spectre ». En troisième lieu, enfin, le retour des États puissance et la dissémination de systèmes de déni d'accès de plus en plus performants imposent un rehaussement de ses capacités.

C'est pourquoi la LPM prévoit d'abord les moyens nécessaires

MRTT en vol, accompagé de deux Rafale des FAS

au maintien sur le long terme de la dissuasion nucléaire, le renouvellement de la composante aéroportée se poursuivant avec le passage au tout-Rafale et la rénovation « à mi-vie » de l'ASMP-A, vecteur des têtes nucléaires aéroportées. En parallèle, la modernisation de l'aviation de chasse continue, le standard F3-R du Rafale devant être mis en service dès cette année, tandis que les travaux de définition du standard F4 ont déjà été engagés. De même, le renouvellement de la flotte de transport tactique est confirmé avec la livraison dès cette année des deux derniers C-130J commandés et, d'ici 2025, de onze Atlas A400M, ainsi que la modernisation de 14 C-130H. Surtout, le renouvellement de la flotte de ravitailleurs est enfin engagé, le programme MRTT faisant du reste l'objet à la fois d'une accélération et d'un rehaussement de cible.

La modernisation des armements est également confortée puisque, au-delà de la modernisation des SCALP EG, engagée depuis 2016, il convient de se féliciter de l'entrée en service opérationnel du METEOR, de la commande des premiers MICA NG et de la poursuite

#### « la LPM a conforté la remontée en puissance de l'armée de l'air afin de lui donner les moyens de poursuivre ses missions traditionnelles comme de répondre aux défis auxquels elle devra " faire face " à l'avenir »

du programme FMAN/ FMC, conduit en partenariat avec le Royaume-Uni.

À plus long terme, le système de combat aérien futur viendra

bouleverser la conception de l'aviation de combat à l'horizon 2035. Au-delà de l'avion de combat qui en sera un élément central, c'est bien un système de système que la France projette de bâtir avec ses partenaires. La connectivité entre les différentes plateformes, les moyens de commandement et de contrôle et les armements sera au cœur du SCAF, tant la collecte des données et la capacité à les traiter, les échanger, les analyser, constitueront le « nerf de la

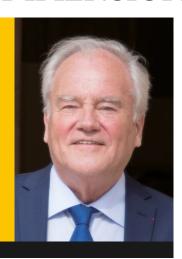
guerre ». Dans ce cadre, nous pourrons compter sur l'expertise de nos acteurs industriels et de nos organismes de recherche, qui constituent des références mondiales.

Dans l'attente de l'entrée en service de ces nouvelles capacités, les femmes et les hommes de l'Armée de l'air devront continuer à être au rendez-vous des opérations et à mettre en œuvre des moyens anciens et, parfois, capricieux. C'est pourquoi la remontée en puissance de l'Armée de l'air ne pourra se faire sans les aviateurs. Le « plan de vol » annoncé par le nouveau chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Philippe Lavigne, a précisément vocation à les embarquer dans cette rénovation de l'intervention dans la troisième dimension. Celle-ci s'accompagnera sans nul doute d'une percée de l'Armée de l'air dans un domaine pour lequel elle dispose déjà d'une expérience solide et d'une expertise reconnue : le domaine spatial. ●

#### CONSERVER, DEMAIN, LA MAITRISE DE LA 3<sup>èME</sup> DIMENSION

#### Christian CAMBON

- ➤ Sénateur Les Républicains du Val-de-Marne
- ▶ Président de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces Armées du Sénat
- ➤ Vice-président de la délégation française à l'Assemblée parlementaire de l'Otan
- ► Conseiller municipal de Saint-Maurice



'Armée de l'Air est à un tournant. Au cours des dernières années, elle a démontré ses capacités à entrer en premier - l' « Opération Hamilton » en Syrie, en avril 2018 en fournit un exemple – et à durer en opérations extérieures. Elle a maintenu en condition les forces aériennes stratégiques, éléments clefs de notre dissuasion et assuré la

posture permanente de sécurité aérienne, avec plus de 1000 décollages sur alerte par an. Pourtant, la contestation croissante des espaces aériens et spatiaux, la généralisation du déni d'accès et le réarmement des États puissances menacent notre liberté d'action dans le domaine aérien, condition essentielle pour se protéger et agir militairement en l'air, à terre et en mer.

Cette évolution en haut du spectre, qu'illustrent aussi les fréquentes incursions de bombardiers russes à nos frontières, prend place dans le contexte d'une croissance exponentielle du trafic civil, de l'arrivée massive des drones avec des risques d'utilisation malveillante et de changement du mode de régulation du Ciel unique européen.

Enfin, l'espace devient plus que jamais un enjeu stratégique, économique, avec la multiplication des satellites (1500 actuellement, 7000 dans dix ans), et militaire, avec la dépendance des armées aux systèmes de communication, d'observation et de guidage en orbite. L'espace est aussi un champ de conflictualité où les menaces grandissent : destruction de satellites (Chine, Inde), espionnage du satellite de communication, *Athena-Fidus* par un satellite russe.

Pour répondre à ces nouveaux risques et enjeux, l'Armée de l'air devra relever trois défis :

• Un défi capacitaire, pour conserver l'avantage sur ses adversaires, en montant en puissance pour contester les dénis d'accès - c'est tout l'enjeu du système de combat aérien du futur (SCAF) -. Sur le territoire national, d'abord, en répondant à la diversification des menaces et des besoins, y compris la lutte contre les drones malveillants, et en assurant la cohérence de l'action de l'État en l'air. Plus loin, ensuite, en soutenant sa capacité à agir dans

l'espace par des moyens de surveillance, d'alerte et d'observation renouvelés. Ce défi est engagé par la LPM 2019-2025, qui devra être respectée en termes budgétaires et calendaires, avec l'arrivée de nouveaux équipements : A330 Phénix, Rafale FR3, KC130J, Reaper armés, missiles METEOR, nouveaux satellites... mais surtout par le lancement

« L'Armée de l'air doit relever un défi capacitaire pour conserver l'avantage sur ses adversaires... c'est tout l'enjeu du système de combat aérien du futur (SCAF) »

de nouveaux programmes à plus long terme.

• Un défi industriel et technologique, qui repose sur la capacité de nos industriels à répondre à nos besoins seuls (la nouvelle génération du missile nucléaire aéroporté) ou en étroite coopération avec nos partenaires européens: le drone EUROMALE et surtout le SCAF qui vise à conserver en 2040 notre supériorité en opération. On peut se réjouir de voir l'Espagne rejoindre l'Allemagne et la France dans ce projet. Il faudra concevoir, innover et produire en temps voulu et, pour les États, en assurer le financement par

des moyens budgétaires et faciliter leur exportation.

 Un défi humain enfin, qui réside dans notre capacité à former des pilotes, des ingénieurs et des techniciens capables de concevoir, maintenir et manœuvrer ces nouveaux systèmes d'armes.

Ces trois défis, au cœur du plan stratégique, « Plan de vol » de l'Armée de l'air, ne pourront être menés à bien sans l'adhésion de nos concitoyens, sans une volonté politique assumée, et donc traduite en moyens budgétaires, et sans une action conjointe et opiniâtre avec nos alliés européens. Il nous appartient, pour la sécurité des générations futures, de le garantir.





L'un des défis majeurs pour les nations est de garantir l'intégrité et la sécurité de leur espace aérien, dont l'activité évolue rapidement tout comme les menaces : avions de combat furtifs, missiles balistiques manœuvrant, missiles hypersoniques, essaims de drones, etc.

Entretien avec Thomas Got, Directeur général des activités Opérations aériennes et Systèmes d'armes chez Thales.

#### Les données et la connectivité sont au cœur des opérations

La révolution numérique modifie de manière importante et irréversible notre environnement et celui de nos clients. Dans le domaine aérien, elle touche à la fois les menaces, les doctrines, les concepts d'emploi et les systèmes. La nature même de nos activités nous a poussés à être un précurseur puis un acteur global de la révolution numérique. Tout devient source d'information et les opérations militaires font de plus en plus appel à des ensembles connectés, qui impliquent des solutions novatrices telles que la fusion de données et la mise en œuvre des échanges multi-niveaux bidirectionnels, pour maintenir leur leadership. C'est en particulier le cas pour les opérations aériennes où le temps d'extraction des données est très court. Ces problématiques sont au cœur de la future capacité Air C4I et du combat collaboratif multi-domaines futur.

#### La transformation numérique au service des armées

Présent depuis 50 ans dans la défense aérienne, Thales conduit une transformation digitale en profondeur, dans sa culture et pour ses clients, afin de faire face aux défis tels que les menaces nouvelles et l'intégration des technologies de rupture. Les Forces bénéficient de l'accès aux données en temps réel, même dans des zones

reculées. Elles disposent d'une situation améliorée, de réseaux résilients reliant senseurs, armes, centres et de données fusionnées en toutes conditions. Ces avancées s'appliquent aussi aux chaines des opérations aériennes de l'OTAN. Ainsi la réactivité de décision tactique est accrue au cœur des C4I du domaine aérien, en lien avec les domaines du cyber, de la reconnaissance, du spatial et avec les milieux opérationnels terrestre et naval.

#### La maitrise du combat collaboratif

Thales s'appuie sur les technologies du Big Data, de la Connectivité de l'Intelligence Artificielle et de la Cyber-sécurité pour livrer des solutions de systèmes centrés sur la donnée. Renforcé par l'acquisition de Gemalto,



Thales prépare la révolution de la connectivité avec des systèmes plus sûrs et plus intelligents pour établir des situations tactiques beaucoup plus avancées pour le combat collaboratif multi-domaines.

Thales a vendu plus de 300 radars de défense aérienne dans 26 pays

Thales développe et réalise les composantes principales du SCCOA (Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aérospatiales) qui apporte à la France une protection de son espace aérien 24h/24h

Partenaire de référence des gouvernements pour la protection de leur espace aérien dans plus de 50 pays

#### LA STRATÉGIE DE NOTRE DÉFENSE FACE AU NOUVEAU DÉSORDRE MONDIAL

#### Josy POUEYTO

- ► Députée Modem des Pyrénées-Atlantiques
- ► Membre de la commission de la Défense nationale et des Forces armées
- ➤ Conseillère municipale déléguée de Pau



omme dans d'autres secteurs, la stratégie de notre défense aérienne dépend d'anticipations, d'un long processus destiné à assurer l'avantage, jusqu'à atteindre l'objectif défini. Mais il ne suffit pas de maîtriser le ciel. « Qui tient les hauts tient les bas », nous dit l'adage. Impossible de déconnecter notre supréma-

tie aérienne du contrôle du sol car notre stratégie aérienne est dépendante de notre capacité à maintenir une force de projection à travers le monde, à partir de notre présence sur terre comme sur mer. Comment assurer l'efficacité de l'ensemble à l'heure où la notion de défense à l'échelle de l'Europe prend un nouveau relief?



Tout se complique dans l'environnement incertain que nous connaissons: celui du nouveau désordre mondial où la résurgence des ambitions d'États puissance, la résilience des forces terroristes et l'émergence de nouvelles menaces combinant moyens civils et militaires, partagent notre attention. Pour y faire face, il faut protéger, prévenir, dissuader et savoir. Tels sont les piliers de notre puissance aérienne, fruit d'une histoire et d'une culture « inter-armée ».

L'action de la France, bien que souveraine, n'est pas isolée. Elle s'organise et se déploie avec ses partenaires. Par exemple, en lien avec l'OTAN. Ou, dans une autre mesure, via l'EURAC, la conférence des chefs d'État-Major européens où sont prises en compte toutes les capacités aériennes. Mais jusqu'à quel degré la pensée stratégique y est-elle intégrée ? Le politique y est-il assez impliqué ? Comment concilier une stratégie nationale avec des approches parfois différentes, cela sans même parler des matériels qui nous font dépendre d'autres puissances ? Les défis ne manquent pas.

Alors, est-il souhaitable de pousser plus loin les coopérations engagées, notamment européennes? Oui, c'est souhaitable. Et possible. Notre défense aérienne représente une force d'excellence. Avec la FANu\* et nos forces aériennes stratégiques, la

composante aéroportée de la dissuasion confirme la place particulière de notre pays. Son rang l'oblige à faire avancer la Défense européenne de demain. Une des équations de la réussite consiste, non sans difficultés, à la doter d'approches doctrinale et stratégique échafaudées dans

#### « L'action de la France, bien que souveraine [...] s'organise et se déploie avec ses partenaires »

une vision partagée. L'actuel débat sur le SCAF – son rôle, son coût ou sa portabilité sur un futur porte-avions - illustre cet enjeu. Se greffe aussi la question relativement peu évoquée de notre souveraineté en matière de transport aérien qui, améliorée d'un point de vue tactique, pêche encore du point de vue stratégique, dans une dépendance à nos alliés américains voire aux opérateurs privés.

Ces éléments s'appréhendent alors que l'évolution du contexte stratégique a été particulièrement marquée ces dernières années comme le rappelle l'actualité en Afrique ou au Levant. Face à des États déliquescents, à des ennemis qui se fondent dans la population civile, engagés dans des tactiques de guerilla, le moment est venu de se demander si la version « haute technologie » d'une puissance aérienne a toujours réponse à tout ? Comment évaluer le risque d'un décalage stratégique ? Comment y répondre ?

Ces questions sont légitimes. Elles ne gomment pas le fait qu'avec le retour annoncé des États puissance, l'avantage technologique reste déterminant. A cet égard, les connexions entre l'aérien et le spatial ne sont même plus des éléments de science-fiction. Mais bien une réalité incontournable qui nous rappelle aussi à quel point nos capacités stratégiques dépendent, en toutes circonstances, de la force de notre diplomatie.

Par conclure, j'insiste sur ce qui me paraît essentiel dans ce panorama : l'humain. La loi de programmation militaire fait d'ailleurs prévaloir une dimension à « hauteur d'homme ». Le fait de recruter, former, valoriser les expériences, transmettre, innover et fidéliser incarne, plus que jamais peut-être, les fondations d'une tour de contrôle extrêmement solide pour rendre toujours plus efficace notre défense aérienne.

<sup>\*</sup> Force aéronavale nucléaire

#### CONSTRUIRE UNE FUTURE STRATÉGIE AÉRIENNE DE DÉFENSE EFFICACE

#### Marie-Françoise PÉROL-DUMONT

- ➤ Sénatrice socialiste et républicain de la Haute-Vienne
- ► Membre de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées



e 29 novembre dernier, le général LAVIGNE, chef d'état-major de l'Armée de l'air (CEMAA), présentait son « plan de vol » pour l'Armée de l'air avec comme objectif principal : « conserver à l'Armée de l'air son temps d'avance pour permettre à la France de tenir son rang ». Ce plan tire les conséquences du nouveau contexte stratégique caractérisé par

l'apparition de nouvelles formes de conflictualité, la prolifération de

nouvelles menaces et la contestation des espaces communs (aérien, spatial et maritime) tel que défini dans la Revue Stratégique, ainsi que de la dynamique budgétaire positive inscrite dans la nouvelle loi de programmation militaire (LPM) que notre commission a voté. Il souligne également l'importance du volet humain pour y parvenir.

L'Armée de l'air française est un pilier essentiel de notre défense. Elle prend ainsi largement sa part dans les missions de défense du territoire avec la posture permanente de sûreté ainsi que les missions communes aux Armées,

« Une transformation structurelle de la politique des ressources humaines de l'Armée de l'air « DRH 4.0 » prévoit d'exploiter le levier de la digitalisation au service d'une montée en puissance qualitative et quantitative ... »

comme le plan Sentinelle. C'est un engagement exigeant, permanent et pourtant peu connu parce que peu médiatisé.

Mais l'Armée de l'air, c'est aussi un outil essentiel de la dissuasion nucléaire française avec les Forces aériennes stratégiques (FAS). Elles constituent, comme le rappelait François Hollande en 2015, « le complément nécessaire de la composante sous-marine ». Projetable sous faible préavis, l'Armée de l'air démontre chaque

jour l'étendue de la puissance aérienne de la France à travers ses engagements dans la durée en Europe, en Afrique (notamment dans l'opération Barkhane) et au Levant contre Daech.

Devant ces objectifs exigeants, l'Armée de l'air doit faire face à de nombreux défis. Celui lié à la multiplication des acteurs dans l'espace aérien tout d'abord, qui nécessite une redéfinition de l'action aérienne de l'État et la réaffirmation de ses prérogatives. Il s'agira par exemple de renforcer le dispositif de surveillance de notre espace aérien, notamment la détection à très basse altitude et celle au large des côtes. Enfin, dans l'hypothèse d'un conflit de haute intensité, l'Armée de l'air doit s'assurer de disposer de « la masse de combat suffisante » mais aussi des moyens pour s'entraîner et se préparer à ces scénarii les plus exigeants.

Pour cela, l'Armée de l'air fait preuve de réactivité, de professionnalisme, d'une capacité d'adaptation et d'innovation. Les drones et l'espace sont des exemples concrets de l'agilité de l'Armée de l'air à développer des expertises face à un environnement en plein mutation.

Cette expertise s'appuie sur une LPM prometteuse « à hauteur d'homme », visant à placer l'humain au cœur du ministère, avec une

remontée en puissance des effectifs et des conditions pour exercer leur engagement qui tiennent compte des évolutions sociétales. Dans un passé récent, l'armée de l'air a eu à faire face à un « surengagement » qui s'est répercuté sur la préparation opérationnelle, la capacité à recruter, à former puis à fidéliser son personnel.

Une transformation structurelle de la politique des ressources humaines de l'Armée de l'air « DRH 4.0 » prévoit d'exploiter le levier de la digitalisation au service d'une montée en puissance qualitative et quantitative, offrant

ainsi au commandement les combattants formés aux nouveaux métiers qui émergent dans les nouveaux champs de conflictualité.

Pour relever ces défis, l'Armée de l'air n'est pas seule. Elle dispose en premier lieu du soutien de la population et des parlementaires pour s'assurer qu'elle disposera bien des ressources nécessaires à ses missions. Nous avons également en Europe, que ce soit au sein de l'OTAN ou de l'UE, des alliés précieux.



#### L'ACTION DE L'ÉTAT EN L'AIR

#### Christophe LEJEUNE

- ► Député LaREM de la Haute-Saône
- ► Membre de la commission de la Défense nationale et des Forces armées
- ► Conseiller municipal de Baudoncourt



'évolution de l'utilisation de l'espace aérien et la diversité des acteurs publics en jeu justifient l'attention portée par la puissance publique à l'organisation et la coordination interministérielle des moyens employés. Les tensions susceptibles de survenir dans l'espace atmosphérique sont d'abord le fait de l'accroissement du nombre d'acteurs utilisant la troisième dimension : augmentation de l'emploi de drones aériens, croissance forte du trafic aérien civil et la mise en place d'une nouvelle réglementation européenne, renforcement des armées de l'air mondiales ainsi que la démocratisation de l'accès à l'espace exo-atmosphérique.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont rappelé à chacun l'importance de la menace venue du ciel sous une forme alors inédite.

Le premier risque est donc celui d'une offensive aérienne, émanant d'une puissance étatique autant que celle multiformes d'un groupe terroriste, dirigée contre des sites sensibles, à l'instar des centres de pouvoir, de centrales nucléaires ou d'infrastructures stratégiques, ou à l'occasion d'événements particuliers. Ces menaces pourraient se matérialiser de diverses façons : simple provocation, collecte de renseignement, destruction d'infrastructures ou viser des personnes.

A ce titre, l'action aérospatiale de l'État est avant tout mise en œuvre par l'armée de l'air, au travers la posture permanente

de sûreté Air effective 24 h/24 et 7 j/7. Plus de 400 aviateurs défendent le ciel français contre toute menace (avions militaires, détournements, actes terroristes); ils relèvent aussi les infractions et portent assistance en vol (défaillance technique, aéronefs civils en détresse).

Outre les hélicoptères et les avions de chasse Rafale ou Mirage 2000, dont certains proviennent de la base aérienne 116 de Luxeuil-Saint-Sauveur en Haute-Saône, l'armée de l'air dispose de moyens de commandement et de contrôle uniques au centre national des opérations aériennes de Lyon Mont Verdun. Ils permettent notamment de centraliser les détections issues de 70 radars qui surveillent les 12 000 aéronefs survolant la

métropole chaque jour et de prendre des décisions en temps réel en lien avec le Premier Ministre, directement responsable de la souveraineté dans l'espace aérien national. L'interception et l'escorte des vols des bombardiers russes au-dessus des approches maritimes de la France est une illustration parmi d'autres.

L'action aérospatiale de l'État au sens large est néanmoins résolument interministérielle, elle implique par exemple le ministère des transports (à travers la DGAC), et les ministères de l'intérieur et de la Justice pour assurer la continuité au sol des mesures entreprises en vol.

Par ailleurs, face à une catastrophe ou une crise qui nécessiterait une action par les airs de divers intervenants (Gendarmerie nationale, Police nationale, Sécurité civile ou encore des Douanes) l'efficacité serait intimement liée à la réactivité, la gestion de l'espace et la coordination des moyens aériens de l'État.

Aussi, pour répondre aux nombreux nouveaux défis, l'AA a un rôle prééminent à jouer de par son statut reconnu de référent de

#### « l'action aérospatiale de l'État est avant tout mise en œuvre par l'armée de l'air, au travers la posture permanente de sûreté Air effective 24 h/24 et 7 j/7 »

la 3ème dimension et son expertise de primo-intervenant à délais très brefs acquise grâce à la police du ciel.

Nous avons proposé la création d'une mission d'information inédite sur l'action aérospatiale de l'État en vue de déterminer les éventuelles évolutions de nature administrative et juridique à apporter, de clarifier et rendre encore plus efficace la conduite de l'action de l'État dans le milieu aérien, et d'améliorer la coordination des interventions de la puissance publique au niveau interministériel. ●



ulien Fechte / Armée de l'air+

#### L'ESPACE EXO-ATMOSPHÉRIQUE : NOUVEL ENJEU DE PUISSANCE

#### Stéphane TROMPILLE

- ▶ Député LaREM de l'Ain
- ► Membre de la commission de la Défense nationale et des Forces armées



écemment, Donald Trump a exprimé son souhait de voir se constituer une sixième branche de l'armée américaine par l'instauration d'une armée de l'espace avec comme objectif, en collaboration avec la NASA, le retour d'un homme sur la Lune d'ici 2024, puis l'envoi du premier homme sur Mars d'ici 2030. Cette décision s'inscrit dans un contexte en pleine mutation. Toutes les évolutions géostratégiques nous rappellent que l'espace exo-atmosphérique constitue une zone vulnérable, accessible à des actions malveillantes, exposant de fait les États et leur population. Face à l'intérêt stratégique de premier ordre que représentent l'occupation et la sécurisation de l'espace, défendre nos satellites civils comme militaires en ce lieu constitue un réel enjeu de souveraineté nationale et européenne.

Face à la croissance des risques, d'origine naturelle ou intentionnelle, et l'émergence de tensions entre les puissances, la France doit plus que jamais s'appuyer sur sa base industrielle et technologique qui fait figure d'avant-garde en Europe.

Cela commence par la recherche en amont, domaine dans lequel l'ONERA est connue et reconnue dans le monde. De plus, la France compte trois grands industriels du secteur spatial : Thales Alenia Space, Airbus Defence & Space et Ariane Group, qui possèdent une dimension européenne tout en ayant la plus grande part de leur activité en France : 16 000 emplois et 4,6 milliards d'euros de

chiffre d'affaires. Pour autant, la dynamique du secteur n'est pas portée par la France mais bien par une mouvance ayant émergé aux États-Unis : le New Space. Dans la mouvance de ces charismatiques acteurs et de leurs ambitieux projets de conquête spatiale, une vague d'innovation dans le secteur spatial est née, avec les apports du numérique et des techniques de fabrication en série à un secteur industriel. Ce mouvement a pour effet de rebattre les cartes dans le secteur spatial, constituant une concurrence nouvelle pour nos industriels.

La France peut s'appuyer sur le Centre opérationnel de surveillance militaire des objets spatiaux (COSMOS) mis en œuvre par l'Armée de l'air et situé à la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun. Le COSMOS assure la capacité nationale de détection et de suivi des gros objets en orbite basse grâce au

radar GRAVES. De telles capacités permettent l'exploitation de la situation spatiale au profit des opérations ou encore l'anticipation et la protection face aux rentrées atmosphériques à risques.

La stratégie spatiale doit se fonder sur une doctrine réaliste de défense spatiale, n'écartant pas la possibilité d'action de contre-offensive dans l'espace, de préférence non-cinétique, des moyens de brouillage, de détournement cybernétique ou d'aveuglement par laser de haute puissance. D'une doctrine découle une programmation capacitaire. Celle-ci doit comprendre une priorité, d'ailleurs acté grâce à l'adoption de la dernière LPM: le renouvellement des moyens de surveillance de l'espace.

Encore au-delà du commandement interarmées de l'espace, l'incarnation de la doctrine française pourrait être portée par

« Face à l'intérêt stratégique de premier ordre que représentent l'occupation et la sécurisation de l'espace, défendre nos satellites civils comme militaires en ce lieu constitue un réel enjeu de souveraineté nationale et européenne »

l'instauration d'un grand commandement de l'air et de l'espace et au moins à titre contre-offensif. Il sera indispensable de doter les armées françaises des capacités nécessaires, en renforçant notamment les moyens de surveillances de l'espace, comme l'affirme la Ministre des Armées : « il faut pouvoir investir dans le domaine spatial plus que nous le faisons encore pour pouvoir surveiller cet espace et éviter qu'il ne devienne un espace de confrontations majeures ».



#### L'ARMÉE DE L'AIR AU SERVICE DE LA PROTECTION ET DE LA LIBERTÉ D'ACTION DE NOTRE PAYS

#### Philippe LAVIGNE

- ► Général d'armée aérienne
- ► Chef d'état-major de l'armée de l'air



n peu plus d'un siècle après l'avènement de la puissance aérienne à la bataille de Verdun, l'armée de l'air prend part aujourd'hui, dans son action au quotidien, à la protection de nos citoyens et aux engagements de la France au profit de la sécurité internationale. Elle contribue à garantir la souveraineté de notre pays et appuie sa liberté d'action.

En effet, notre souveraineté s'exprime notamment par la maitrise de notre espace aérien : en contrôler l'accès, y détecter et identifier tout aéronef est indispensable à la protection de notre territoire et à la sécurité de chacun. En temps de paix, il s'agit d'être prêt à faire face à un acte hostile, tel que les attaques du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Quotidiennement, nous venons en aide aux aéronefs en difficulté du fait d'une défaillance technique, humaine ou d'une perturbation météorologique. C'est pourquoi, à chaque instant, nos aviateurs scrutent leurs écrans radars et nos équipages se tiennent prêts sur leurs bases, nuit et jour, à décoller pour assurer à notre État une capacité d'intervention essentielle à notre sécurité. Aujourd'hui, et demain plus encore, l'enjeu de l'exercice de notre souveraineté dans notre espace aérien deviendra d'autant plus déterminant que les flux d'aéronefs sillonnant notre territoire et le nombre de drones nous survolant ne cesseront de croître.

L'armée de l'air participe aussi à la protection de la France dans

sa capacité à dissuader toute attaque d'importance contre son territoire, ses populations et ses intérêts vitaux. C'est l'objet de l'autre posture permanente, celle de la dissuasion nucléaire, qu'elle assure par ses moyens de chasse et de ravitaillement de manière continue depuis 1964. Cette fonction revêt par essence un caractère politique en constituant la garantie ultime de la sécurité de notre pays. La composante nucléaire aéroportée, aux côtés de la composante océanique, incarne sur le plan international la souveraineté de la France, chère au général de Gaulle et dont le principe a sans cesse été réaffirmé par tous les chefs d'État de la Ve république. Elle suppose une capacité d'intervention partout dans le monde, grâce à un entraînement régulier et exigeant, à l'acquisition et à la maitrise de la supériorité aérienne, ainsi qu'à la pénétration en profondeur au cœur d'un territoire hostile fortement défendu.

L'opération « Hamilton » de frappe contre des sites chimiques syriens, décidée par le président de la République au printemps 2018, face aux défenses d'un régime entretenant des liens constants

avec les forces russes, en est l'illustration. Elle a démontré la capacité de notre pays à coordonner en quelques jours une intervention complexe et d'ampleur associant nos alliés américains et britanniques. Elle a aussi rappelé le caractère éminemment poli-

« L'opération " Hamilton " a aussi rappelé le caractère éminemment politique de l'arme aérienne, offrant à la France la possibilité de peser dans un conflit international impliquant les grandes puissances »

tique de l'arme aérienne, offrant à la France la possibilité de peser

dans un conflit international impliquant les grandes puissances. Enfin, cette frappe montre que l'on peut réaliser par les airs et depuis le territoire national une intervention ponctuelle avec une empreinte nulle sur le théâtre d'opérations.

L'arme aérienne, primo-intervenante, peut aussi mener pour un coût de déploiement très limité des opérations dans la durée, et ce jour et nuit, comme elle le démontre depuis 2014 dans le cadre des opérations Barkhane au Sahel et Chammal au Levant. Son appui déterminant aux forces terrestres, locales ou françaises, permet de combattre à la racine le terrorisme djihadiste afin de prévenir son extension en Europe.

Réactive, polyvalente et flexible, l'arme aérienne, s'affranchissant des frontières, permet de déployer très rapidement et en tout lieu la puissance de notre pays. S'appuyant notamment sur une industrie de défense souveraine, elle offre aux autorités nationales un atout clef pour faire peser la volonté de la France dans le monde. •



#### L'INNOVATION AU CŒUR DE LA DÉFENSE ET DE L'ARMÉE DE L'AIR

#### **Emmanuel CHIVA**

▶ Directeur de l'Agence de l'Innovation de Défense Ministère des Armées



nnover, c'est une question de survie ». Ces mots de Mme Florence Parly, ministre des armées, témoignent de l'importance donnée aujourd'hui à l'innovation de défense, dont la récente création, en septembre 2018, de l'Agence est le symbole et l'incarnation.

Si l'innovation a toujours été consubstantielle du domaine militaire, nous entrons aujourd'hui dans une nouvelle ère qui nécessite d'en repenser l'organisation et

l'accompagnement. Car le monde évolue : les domaines jusqu'alors régaliens, comme le domaine spatial, se démocratisent. L'innovation civile connaît des investissements sans précédents qui bousculent les équilibres, des ruptures technologiques comme le quantique préfigurent de futures ruptures stratégiques. L'innovation est donc aujourd'hui au cœur de la défense. Dans ce domaine, l'Armée de l'air et l'arme aérienne ont depuis plusieurs décennies incarné cette innovation, par des matériels emblématiques, des modes d'action combinant vitesse, puissance et capacité d'intervention sur de longues distances et en profondeur.

Toutefois, l'armée de l'air n'échappe pas aux défis auxquels toutes les armées sont aujourd'hui confrontées. En premier lieu, l'utilisation des nouvelles technologies doit permettre à l'armée de l'air de mieux contrer la menace croissante en exploitant les apports du numérique dans tous ses systèmes et toutes leurs composantes pour les rendre plus efficaces dans leurs missions. Mais surtout, face à des adversaires qui ne seront pas, demain, moins nombreux, ni moins bien équipés, il sera indispensable de comprendre le plus vite possible, pour décider et agir plus rapidement, plus loin et plus efficacement que l'ennemi ne le pourra. Seule une

« Seule une amélioration profonde de notre capacité à innover nous garantira de conserver notre avantage militaire, en toute indépendance »

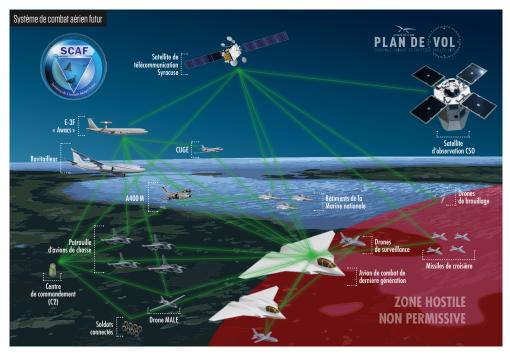
amélioration profonde de notre capacité à innover nous garantira de conserver notre avantage militaire, en toute indépendance.

Par un dialogue permanent avec les opérationnels et l'état-major, l'Agence Innovation Défense a pour mission de répondre aux problématiques les plus prégnantes, dans le contexte d'une loi de programmation militaire de reconquête, et dans une nouvelle logique de développement des programmes d'armement.

Il s'agit, au profit de l'Armée de l'Air, d'adopter de nouvelles démarches plus agiles, plus incrémentales, d'intégration de l'innovation. Cela nécessite de disposer de systèmes ouverts, comportant des standards partagés et non propriétaires, permettant des évolutions plus rapides au gré des développements technologiques du monde civil, tout en préservant des cœurs systèmes protégés au bon niveau. A cet égard, l'écosystème industriel joue un rôle central, en développant des architectures plus ouvertes, préservant la capacité à intégrer l'innovation au cours de programmes de long terme comme la mise en service du SCAF (Système de combat aérien du futur) à l'horizon 2040.

Parmi les thématiques essentielles pour l'Armée de l'air, on peut citer le combat collaboratif, qui tire profit des progrès en matière de connectivité et de traitement de données hétérogènes, le renseignement et la fusion d'information hétérogènes et multi-sources, les systèmes de commandement et de maîtrise de l'information. L'aide à la décision et le développement d'interfaces homme-système plus ergonomiques, proposant de manière automatique les meilleures options à l'opérateur humain, est aussi une thématique centrale.

Protection des forces, énergie, préparation opérationnelle ou MCO figurent également parmi les axes prioritaires, sans oublier le renouvellement de la composante aéroportée de la dissuasion, essentielle à la préservation de notre autonomie stratégique. Autant de défis passionnants qui aujourd'hui motivent les personnels de l'Agence, car comme le disait Guynemer: « il y a une limite à toute chose et il faut toujours la dépasser ». •







Deuxième texte-phare de la ministre des Transports Elisabeth Borne, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été adoptée au Sénat en première lecture. Le texte sera ensuite examiné en juin à l'Assemblée nationale, avant une possible adoption en juillet. En voici les principaux points :

- Le territoire sera maillé par des « autorités organisatrices de la mobilité » ayant pour mission de coordonner les modes de déplacement sur leurs territoires. Elles seront conseillées par des « comités de partenaires » comprenant des usagers et des employeurs;
- Les collectivités locales pourront subventionner les offres de covoiturage, réserver des voies au covoiturage ou aux véhicules les moins polluants sur les grands axes ;
- Les demandeurs d'emplois bénéficieront d'un accompagnement individualisé : services de mobilité à caractère social ou versement d'aides individuelles pour des publics ciblés ;
- Les employeurs pourront encourager les déplacements domicile-travail à vélo ou en covoiturage à l'aide d'un « forfait mobilités durables » ;
- · Le « plan vélo » présenté en septembre est intégré dans la LOM ;
- Les véhicules autonomes vont être encadrés : autorisation des navettes collectives en 2020 et des véhicules particuliers en 2022 ;
- La mise en place de bornes de recharges électriques dans les parkings neufs ou rénovés ;
- Les agglomérations de plus de 100 000 habitants pourront mettre en place des « zones à faible émission » ;

• ...

Le texte de loi confirme que la priorité en matière d'infrastructures est donnée aux transports du quotidien, à l'entretien de réseaux existants (ferroviaire et routier), au désenclavement des territoires et à la désaturation des grands nœuds ferroviaires.

Marjolaine Koch

#### PRIORITÉ AUX TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

#### Françoise GATEL

- ► Sénatrice UC d'Ille-et-Vilaine
- ► Secrétaire du Sénat
- ► Membre de la commission des Lois du Sénat
- ► Membre de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation
- ► Membre du Conseil national d'évaluation des normes
- ➤ Conseillère municipale de Châteaugiron



a mobilité, au cœur des préoccupations de nos concitoyens et des collectivités territoriales, est un enjeu majeur d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, 80 % du territoire national accueillant 30 % de la population n'est couvert par aucun service de mobilité et près de quatre Français sur dix estiment n'avoir aucune alternative à la voiture. Ce manque de solution de mobilité accentue un sentiment profond de déclassement social et professionnel, et cristallise des fractures entre territoires.

Le projet de loi Mobilité donne à juste titre la priorité aux transports du quotidien et à leur entretien plutôt qu'à de grandes constructions neuves. Ce défi de la mobilité va de pair avec des défis environnementaux, économiques ou sociaux et se double d'une formidable opportunité liée aux innovations qui créent un bouleversement inédit des usages.

La gouvernance est un des enjeux majeurs de ce texte qui doit permettre de sortir d'une organisation de transports inadaptée, figée sur des périmètres administratifs souvent non pertinents en confiant aux régions, en concertation avec les intercommunalités et les départements, la définition des « bassins de mobilité », élaborés au plus près des habitants. Il prévoit aussi la prise de la

compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes afin d'apporter des solutions de proximité, simples et adaptées, et permettre aux régions le désirant de gérer directement les « petites lignes » ferroviaires.

Concernant la sécurité et la protection des données personnelles, le Sénat a été très attentif à permettre la prise en compte de technologies nouvelles tout en préservant les libertés individuelles et la sécurité dans le domaine de la circulation des véhicules routiers et le traitement de données des « véhicules connectés », ou encore pour la surveillance automatisée des voies ou des zones réservées à la circulation de certains véhicules.

En matière de transition écologique, le Sénat a souhaité favoriser le covoiturage, l'auto-partage et le développement des véhicules à faibles émissions, ainsi que la pratique du vélo et de la marche, notamment via un volet dédié aux itinéraires piétons et cyclables dans les plans de mobilité, un renforcement des possibilités de stationnements dédiés aux abords des gares, ou encore l'adoption d'un schéma national des véloroutes et voies vertes.

Les nouveaux services de « free-floating » ont, quant à eux, été mieux encadrés par l'instauration d'un régime d'autorisation préalable partage de véhicules sans station pour plus de sécurité et de tranquillité publique.

Si le texte du Gouvernement va dans le bon sens, il souffre toutefois d'une insuffisance majeure : il ne prévoit pas de moyens financiers à la hauteur de l'enjeu, que ce soit pour les infrastructures ou pour permettre aux collectivités d'exercer leurs compétences, a fortiori dans les zones rurales et peu denses.

Le Sénat a donc prévu la possibilité d'instaurer un versement mobilité à taux minoré pour les communautés de communes (0,3 % de la masse salariale) même en l'absence de services réguliers de

#### «La gouvernance est un des enjeux majeurs de ce texte qui doit permettre de sortir d'une organisation de transports inadaptée, figée sur des périmètres administratifs souvent non-pertinents»

transports, l'attribution d'une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires ruraux dont les ressources sont insuffisantes ou encore le fléchage des certificats d'économie d'énergie vers la mobilité propre.

Ce texte veut mettre fin aux fractures territoriales, en proposant des solutions de mobilité à tous nos concitoyens et en résorbant les « zones blanches » existantes. L'ambition est louable et souhaitable. Mais ces promesses doivent maintenant se concrétiser. Le Sénat sera très vigilant sur les réponses qui devront être apportées pour le financement. lacktriangle



#### POURQUOI UN GROUPE D'ÉTUDES SUR L'HYDROGÈNE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE?

#### Michel DELPON

- ▶ Député LaREM de la Dordogne
- ► Membre de la commission des Affaires économiques
- ➤ Président du groupe d'études hydrogène
- ➤ Vice-président du groupe d'études Économie verte et économie circulaire
- ➤ Secrétaire du groupe d'études Énergies vertes





ela fait deux ans que je m'intéresse au train à hydrogène pour remplacer les locomotives diesel de nos lignes ferroviaires obsolètes, desservant nos territoires ruraux. En septembre dernier, j'ai fait un H2 Tour, c'est-à-dire qu'avec un vélo à hydrogène Pragma, j'ai rendu visite aux maires de ma région, ce qui a suscité l'intérêt des élus à l'expérimenter sur les voies vertes de

a suscité l'intérêt des élus à l'expérimenter sur les voies vertes de nos départements. La réponse à ma question au Gouvernement (QAG) à Nicolas Hulot sur le développement de l'hydrogène en France annonçait le plan hydrogène du 1er juin dernier pour un budget de 100 millions d'euros. Ce signal fort du Gouvernement a servi de révélateur à toute la filière, qui a aussitôt multiplié les investissements. En même temps, des grandes entreprises se structuraient en co-entreprises pour garder le leadership international de l'hydrogène. J'en citerai cinq qui se sont constituées au cours de ce dernier trimestre : Air Liquide, Toyota, Taxis Hype et Idex dans Hysteco, Michelin, Faurecia et PSA autour de Symbio, la pile à combustible, EDF et McPhy dans Hynamics ; enfin deux consortiums, Sam et Ena pour les véhicules autonomes.

L'hydrogène est actuellement produit à 95 % à partir d'énergie fossile, par vaporeformage, une méthode fortement émettrice en dioxyde de carbone, contrairement à l'hydrogène vert produit par l'électrolyse de l'eau à partir des énergies renouvelables. Pourquoi ne pas tenter un changement de méthode ? L'audit systématique sera l'outil de travail du groupe d'études hydrogène afin de ne pas répéter les erreurs du passé sur le photovoltaïque et la batterie, désormais aux mains de la Chine qui a su profiter de nos hésitations pour en devenir le fournisseur mondial.

L'hydrogène est pour la France et l'Europe un véritable enjeu géopolitique qui peut enfin nous conduire à l'autonomie énergétique, tout en créant de nouveaux emplois. Notre groupe d'études travaillera sur ce chaînon manquant pour ressourcer la recherche et l'industrie française. Le groupe d'études va évaluer avec les opérateurs les besoins financiers à injecter pour le développement et la viabilité de notre filière hydrogène, et travailler à l'optimisation des coûts.

Dès à présent, l'enveloppe de 100 millions d'euros du plan hydrogène doit être évaluée dans sa pleine concrétisation et surtout suivie de pérennisation pour les prochaines années. Enfin, dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM) qui sera votée en juin, l'hydrogène doit faire partie intégrante du volet Mobilité propre qui est au cœur de ce projet de loi. La Commission européenne prévoit d'investir plus de dix milliards d'euros sur la période 2020-2030, dans les technologies à faible incidence carbone. On doit faire rentrer notre filière hydrogène dans ce Grand plan d'investissement. Pour y parvenir, le président de la République préconise la création d'une Banque européenne du climat pour financer la transition écologique et énergétique.

C'est le début d'une nouvelle ère industrielle pour les énergies renouvelables. La France se doit de préparer la jeunesse aux métiers de demain car cette mutation aura des conséquences considérables dans l'emploi. Nous allons avoir besoin de plus en plus de techniciens et d'ingénieurs, ce qui doit se traduire par la création de nouveaux campus scientifiques rassemblant des instituts d'enseignement supérieur, des laboratoires, des centres de recherche, des incubateurs d'entreprise.

Il faut lever, dès à présent, les verrous réglementaires pour

#### « L'hydrogène est pour la France et l'Europe un véritable enjeu géopolitique qui peut enfin nous conduire à l'autonomie énergétique »

permettre le déploiement de l'hydrogène en Europe, de la même manière qu'il y a dix ans des incitations à l'éolien, au solaire et à la voiture électrique ont donné des résultats très positifs puisque ces produits initialement très chers sont aujourd'hui compétitifs.

Les investisseurs ont besoin de stabilité à long terme. Nous allons ainsi les consulter pour avoir leur ressenti secteur par secteur dans le cadre de ce groupe d'études. Nous consul-

terons également tous nos centres de recherche qui sont à la pointe de l'innovation dans ce domaine (CEA LITEN, CNRS, INERIS, IFSTAR, INRA, recherche universitaire), mais également l'Ademe qui est en charge des appels à projets et l'Aphypac, qui fédère l'ensemble des acteurs de la filière dont l'objectif est d'accélérer le développement des solutions hydrogène au bénéfice de la transition énergétique et de la société.

C'est pour toutes ces raisons que ce groupe d'études était si attendu par mes collègues députés qui voudront, comme moi, installer ces nouvelles technologies dans leur circonscription en liaison avec les collectivités locales, départementales et régionales. Officialisé le 11 mars 2019, il compte déjà une soixantaine de députés de tous les partis.

#### LE GROUPE RATP SE POSITIONNE **COMME INTÉGRATEUR DE TOUTES LES MOBILITÉS**



Interview de Catherine Guillouard. Présidente Directrice générale du groupe RATP

1/Avec « La ville a de l'avenir », le groupe RATP a révélé sa nouvelle signature, pouvez-vous nous en dire plus sur ce positionnement?

Le groupe RATP est présent sur 4 continents, dans 14 pays. Forts de ce rayonnement en France et à l'international, nous assurons 4,8 milliards de voyages par an et nos 63000 collaborateurs à travers le monde exercent 234 métiers différents.

Nous possédons une diversité d'expertises qui nous positionne clairement comme un acteur engagé pour la transformation durable de la ville, avec une offre globale:

- La mobilité urbaine
- La gestion d'infrastructures
- L'ingénierie
- Les services urbains (immobilier, énergie, nouvelles technologies...)
- Un fonds d'investissement pour l'innovation à destination des start-up.

Autrement dit, notre groupe est un bâtisseur multi-expert de la ville intelligente et durable.

Résultat : nous sommes engagés dans des projets ambitieux et vertueux comme la baisse d'ici 2025 de 80 % des émissions de gaz à effet de serre du réseau de bus notamment grâce au renouvellement à l'électrique et bio-GNV de la flotte en lle-de-France et la transformation de nos dépôts ; mais aussi le prolongement de 4 lignes de métro, soit 30 km et 18 stations, un volume jamais atteint depuis les années 30!

2/ En France, quand on dit « RATP », on pense spontanément au métro parisien, mais aujourd'hui ce n'est plus seulement cela, pouvezvous nous en dire plus?

Le groupe RATP, notamment grâce à filiale RATP Dev, est présent dans 7 régions françaises. Afin d'offrir des solutions surmesure aux besoins de nos clients et des territoires où nous sommes engagés, nous opérons 8 modes de transports différents (bus, tram, câble, transport à la demande, métro, rail, bus touristique et navette fluviale) et 4 supplémentaires (scooter, covoiturage, autopartage et véhicule autonome) avec des startup partenaires.

C'est pourquoi le groupe RATP a choisi de se positionner comme intégrateur de toutes les mobilités afin d'améliorer le service aux voyageurs partout où il se trouve et sur



l'ensemble de son parcours, autrement dit sur la totalité de la chaîne des mobilités.

Depuis 2017, notre fonds d'investissement RATP Capital Innovation investit dans des modes comme l'auto-partage, le covoiturage, le scooter électrique partagé, la mobilité des personnes fragiles et récemment le parking partagé afin de co-construire des solutions de mobilité adaptées aux différentes typologies de territoires, des zones urbaines centrales aux zones moins denses où certaines offres de nouvelles mobilités trouvent toute leur pertinence, comme le covoiturage par exemple.

3/La LOM – Loi d'Orientations des Mobilités – est actuellement étudiée par le Parlement, quels sont vos « chevaux de bataille »?

L'enjeu central de la LOM, selon nous, est de permettre aux citoyens d'avoir accès à plus de solutions de mobilité, tout en améliorant la qualité de service.

En lle-de-France, dont une partie des services de bus seront ouverts à la concurrence en 2025, cela signifie mettre en place les conditions pour garantir la sécurité d'exploitation, la continuité et le maintien d'un haut niveau de qualité de service et fixer un nouveau cadre social de référence pour tous les acteurs. La concurrence doit se traduire par une amélioration de la qualité de service pour les clients. En tant qu'opérateur au service d'Ile-de-France Mobilités, la RATP est pleinement engagée dans cette voie.

L'autre enjeu de la LOM est d'assurer la sûreté des clients et des personnels dans un réseau très interconnecté qui accueille 12 millions de voyageurs au quotidien – et davantage à long terme avec la création du Grand Paris Express - dans un contexte très contraint. Le savoirfaire du GPSR - Groupement de Protection et de Sécurisation des Réseaux - est reconnu et il dispose de prérogatives dérogatoires au droit commun pour répondre à ce contexte. Il sera donc important selon nous d'adapter ses prérogatives d'intervention à l'évolution des réseaux de transport urbain francilien.

Enfin, plus globalement, ce projet de loi doit poser les règles du jeu en matière de data et de MaaS. Le groupe RATP ouvre ses données statiques depuis 2012 et a été le premier opérateur à ouvrir ses données dynamiques en janvier 2017. Nous sommes convaincus que l'open data doit favoriser la création de valeur et de services par l'écosystème digital. Mais cela doit se faire avec une égalité de traitement entre les acteurs publics et privés et les services régulés ou non.



@RATPGroup\_Terr ratpgroup.com

#### UNE LOI DE LIBERTÉ POUR RÉDUIRE LES FRACTURES SOCIALES ET TERRITORIALES

#### Jean-Baptiste DJEBBARI

- ► Député LaREM de la Haute-Vienne
- ► Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ► Membre du Conseil supérieur de l'aviation civile
- ► Membre du conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France



n novembre 2018, la hausse de taxe sur le carburant a allumé l'étincelle du mouvement des Gilets jaunes. La protestation renvoyait à notre haut niveau de prélèvement obligatoire et à l'incroyable complexité de notre système fiscal, mais il exprimait aussi l'incapacité à disposer d'une alternative à la voiture individuelle dans

nos territoires ruraux et périurbains. Les problèmes de mobilité concernent aussi les zones urbaines denses où les transports en commun sont pourtant plus abondants : congestion, pollution, ou encore saturation de l'espace public avec les start-ups de la mobilité (trottinettes). Point commun, nos réseaux routiers et

approfondie avec les opérateurs, les élus, les associations d'usagers à l'occasion des Assises de la mobilité, elle vise à donner la priorité aux transports du quotidien, à prendre en compte les nouveaux usages liés au numérique et à opérer la transition vers des mobilités plus propres et partagées. Simultanément, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a proposé des scénarios pluriannuels pour les travaux de régénération, d'entretien et de développement des infrastructures.

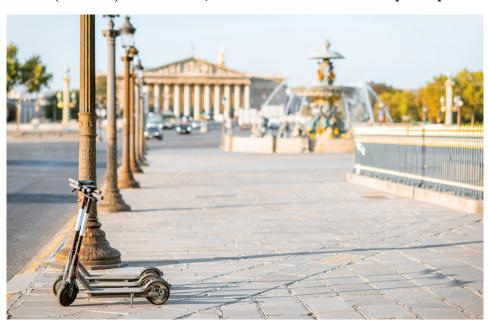
En rupture avec les stratégies non financées du passé, la LOM

est construite comme un outil de programmation qui permet de répondre aux enjeux de désenclavement de nos territoires ruraux et de désembolisation de nos métropoles. Elle vise aussi à mieux organiser les transports en lien avec les élus locaux en dotant tout le territoire d'une autorité organisatrice de transports alors qu'aujourd'hui, c'est 85 % du territoire français - et 30 % de la population qui n'est pas couvert. La LOM se préoccupe aussi

« En rupture avec les stratégies non financées du passé, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) est construite comme un outil de programmation qui permet de répondre aux enjeux de désenclavement de nos territoires ruraux et de désembolisation de nos métropoles »

de transition écologique. Elle accélère la mise en œuvre d'alternatives aux transports individuels et carbonés et ouvre les données pour renforcer l'offre des services de mobilités partagées ou propres (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service etc.). En somme, la LOM repense durablement nos politiques publiques en matière d'aménagement du territoire, notamment pour les personnes à mobilité réduite, de services de transport à la population, de pérennité de nos infrastructures et leur financement.

La LOM est une loi de liberté. Elle vise à réduire les fractures sociales et territoriales et donner à chacun la possibilité de son émancipation. Le droit à la mobilité n'est pas une notion creuse, c'est une liberté publique de notre temps. Comme toutes les libertés, elles doivent être organisées pour être effectives. Gageons que l'examen de ce texte, en plus de faire œuvre utile à la collectivité, saura forger un consensus désirable en ces temps démocratiques agités. ●



ferroviaires sont vieillissants. Ils sont l'effet d'un sous-investissement chronique dans les transports du quotidien. Au final, la politique française des transports a conduit à des fractures multiples – démographique, territorial, social – et un Français sur quatre refuse aujourd'hui une offre d'emploi faute de solution de transport adaptée.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été conçue pour répondre à ces défis nombreux. Fruit d'une concertation

#### LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS: UN TEXTE AU GOÛT D'INACHEVÉ

#### Claude BÉRIT-DÉBAT

- ➤ Sénateur socialiste et républicain de la Dordogne
- ➤ Vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ► Conseiller municipal de Chancelade



rottinettes, vélos, voitures électriques... nos moyens de transport évoluent, notre conscience écologique grandit, nos territoires mutent et notre mentalité change. Une nouvelle loi sur les mobilités était essentielle! Les Assises de la mobilité l'ont montré: ce sujet déchaîne les passions. Cette démarche de concertation a porté ses fruits et produit 221 articles dans la première version du projet de loi en avril 2018. Les attentes étaient énormes: nouveaux modes de déplacement, nouveaux usages, nouvelles technologies, prise en compte de l'urgence écologique, etc.

Quelle ne fût pas notre déception en découvrant la version du projet de loi déposée au Sénat. Le Gouvernement nous avait promis 150 articles. Au final, seuls 44 figurent dans le texte. La faute à de rudes arbitrages subis de la part de Bercy et de Matignon.

Dès lors, nous n'avons pu que déplorer le manque d'ambition d'un projet de loi qui revêt pourtant une importance capitale pour l'avenir de nos territoires. Manque d'ambition couplé à des lacunes en matière de financement, de clarification de compétences et d'engagement pour la sortie du « tout voiture ».

Malgré cela, les travaux parlementaires se sont déroulés dans une excellente atmosphère et la Chambre haute a pu considéra-

blement enrichir ce texte. Nous avons réintroduit le COI, consacré les contrats de mobilité et sécurisé les moyens de financement de l'Agence de financement des infrastructures. Nous avons également sanctuarisé la programmation financière des investissements jusqu'en 2027 et créé un nouveau type de versement mobilité établi à 0,3 % pour les collectivités finançant des moyens de mobilité alternatifs non réguliers... Bref, nous avons redonné du corps à ce texte.

Au-delà de ces apports, je me suis pleinement investi, avec le groupe socialiste, à enrichir ce projet de loi. Parmi nos 24 amendements adoptés, on retrouve notamment l'inscription dans la loi d'une politique ambitieuse pour le développement du transport fluvial, l'extension du bénéfice des 400 euros du forfait mobilités durables aux frais d'alimentation des véhicules à batterie et à hydrogène et sa non restriction aux seuls vélos et vélos à assistance électrique.

Malheureusement, notre ambition s'est heurtée aux réticences de la majorité sénatoriale et du Gouvernement. Notre idée de lever un grand emprunt national pour financer la programmation des investissements n'a pas été retenue. Il en va de même du retour d'une forme de taxation kilométrique des poids lourds, notamment étrangers, qui traversent notre pays sans s'acquitter des taxes nationales sur le carburant.

Au final, le texte issu des débats en séance publique laisse selon moi comme un goût d'inachevé.

Goût d'inachevé dans la mesure où nous avons proposé d'aller encore plus loin dans la mise au point d'outils pour améliorer les

#### «Un manque d'ambition couplé de lacunes en matière de financement, de clarification de compétences et d'engagement pour la sortie du « tout voiture »

mobilités du quotidien et proposer des financements aux collectivités afin de s'en saisir pleinement, sans malheureusement être suffisamment entendus. Goût d'inachevé encore car à de trop nombreuses reprises, ce texte a été utilisé par la droite comme prétexte pour faire adopter des mesures démagogiques : remise en cause du droit de grève ou de l'uniformité du prélèvement du versement transport notamment. C'est pour cela que nous nous sommes abstenus sur ce texte.



## UNE OUVERTURE ET UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES RURAUX

#### Jérôme BIGNON

- ➤ Sénateur Les Indépendants-République et territoires de la Somme
- ► Membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ► Membre de l'OPECST
- ► Membre du conseil d'administration de l'Agence française pour la biodiversité



'élu rural que je suis depuis bientôt 40 ans partage avec ses nombreux collègues vivant dans les campagnes cette perception d'isolement qu'éprouve la France profonde, qui s'est accentuée au fil des années. La ruralité à laquelle je pense, c'est celle des quelque 25 000 communes de moins de 1 000 habitants réparties sur les territoires métropolitain et ultra marin. Comment les relier entre elles ? Comment les relier au bourg-centre où exerce le médecin, où sont installés le pharmacien, les commerces, les artisans ou encore les entreprises ? Comment rendre présentes les administrations publiques dans les territoires ?

bourg-centre où exerce le médecin, où sont installés le pharmacien, les commerces, les artisans ou encore les entreprises? Comment rendre présentes les administrations publiques dans les territoires? Je me souviens du village de mon enfance: peu de voitures, une voirie pas toujours goudronnée, le collège cantonal ou ce qui en tenait lieu était difficile à rejoindre... Le ramassage scolaire a été une première étape: il a permis aux jeunes villageois de rejoindre le collège plus facilement puis le lycée, mais aussi de faire face à la fermeture de la classe de leur village, pour fréquenter le RPI positionné dans le village voisin. Cela n'a pas suffi: cela a favorisé l'exode rural, mais aussi renforcé le sentiment d'isolement pour ceux qui restaient au pays. Les choses ont évolué; une nouvelle étape est nécessaire.

Premier chapitre déjà écrit : la remise sur pied de notre organisation ferroviaire, dont tous les effets ne sont pas encore ressentis, mais qui semble sur la bonne voie! La loi d'orientation des mobilités vient donc aujourd'hui à propos pour tenter, comme le dit la Ministre des transports, Madame Borne, de refonder le système ancien sur lequel nous vivons.

Si les mots ont un sens, le changement est profond puisque l'on passe du concept de « transport » jusqu'alors indifférencié des hommes ou des marchandises à celui de « mobilité », qui rend sa place à l'intelligence individuelle, à l'initiative et à la co-construction collective. On imagine ainsi une nouvelle mobilité permettant plus de justice sociale, plus de durabilité, plus de sobriété et qui soit globalement capable de mettre fin à l'isolement tel qu'il est perçu.

Ce texte constitue une ouverture et une opportunité pour les territoires ruraux. Les régions auront désormais la possibilité de mettre en place des solutions de proximité simples et adaptées aux besoins. La communauté de communes dans laquelle je vis était déjà devenue une «autorité organisatrice de transports» par délégation de la Région des Hauts de France. Des comités de partenaires réuniront les usagers et les employeurs pour proposer des offres de transport «de la maison à l'usine»... Des transports seront offerts aux plus modestes : mobilités solidaires destinées à favoriser l'accès aux services publics, à la formation et à l'emploi.

La ministre Madame Borne a qualifié, dans le débat au Sénat, cette loi de boîte à outils. C'est une expression pertinente qui parle à tous. Cette boîte à outils contiendra des moyens très contemporains pour progresser contre l'isolement à savoir: l'innovation, l'autopartage, le covoiturage et pourquoi pas, d'ici quelques temps, la mise en service de navettes autonomes. Le monde rural deviendra un territoire d'expérimentations qui permettra d'essayer, d'imaginer et de tester de nouveaux services qui rapprocheront les villages entre eux, mais aussi des métropoles. Les financements seront au rendez-vous, a promis la ministre... la prochaine loi de finances permettra de le vérifier. Une nouvelle ère peut assurément s'offrir à la ruralité, si elle s'empare pertinemment de cette opportunité.



«Les régions auront désormais la possibilité de mettre en place des solutions de proximité simples et adaptées aux besoins»

#### LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS, POUR UN SOUFFLE NOUVEAU

#### Jean-Marc ZULESI

- ► Député LaREM des Bouches-du-Rhône
- ► Membre de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ➤ Vice-président du groupe d'études Véhicules terrestres
- ► Membre du conseil d'administration du Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports
- ► Membre du Haut comité du système de transport ferroviaire



a Loi d'orientation des mobilités (LOM) arrive à l'Assemblée nationale à l'heure où la mobilité n'a jamais autant fait débat. Alors que notre pays connaît l'une des plus grandes mobilisations sociales de ces cinquante dernières années, l'accès aux transports, le droit à la mobilité, sont devenus des marqueurs sociaux et les symboles de la fracture entre les centres-villes et leurs périphéries.

Dans une chronologie surprenante, la contestation actuelle vient confirmer le diagnostic dressé il y a dix-huit mois par les Assises de la mobilité: l'assignation à domicile des citoyens éloignés des transports publics et la dépendance à la voiture et aux carburants fossiles des foyers les plus modestes.

En poursuivant une logique de grands projets, articulés autour d'infrastructures pensées dans l'intérêt des métropoles, les politiques de transport menées depuis plus de trente ans ont favorisé l'émergence de zones blanches de la mobilité. La promotion de

grands réseaux autoroutiers et ferroviaires au détriment des axes et des services de proximité a alimenté la fracture territoriale en éloignant toujours plus les territoires des centres urbains.

Ainsi, en 15 ans la distance moyenne domicile-travail a augmenté de plus de 2 km pour atteindre 15 km, et 80 % des trajets domicile-travail se font encore en voiture, pour un taux d'occupation moyen qui oscille entre 1,06 et 1,3 personne par véhicule.

La LOM vise aujourd'hui à redonner à notre politique de transport un souffle nouveau, en érigeant la mobilité du quotidien et l'intérêt de l'usager comme priorité. Parce que la mobilité est avant tout un medium d'intégration sociale, d'accès aux services publics et à l'emploi, qui ne peut se résumer à quelques kilomètres de goudron, nous proposons d'y apporter à nouveau une vision de long terme.

Parce que chaque territoire a ses spécificités, nous repensons la gouvernance des transports à l'échelle des bassins de vie. En renforçant la coopération entre l'État et les collectivités nous améliorons la qualité et l'accessibilité des transports publics. En

#### « les politiques de transport menées depuis plus de 30 ans ont favorisé l'émergence de zones blanches de la mobilité »

réaffirmant la vocation des entreprises à être acteurs de la mobilité de leurs employés, nous facilitons les déplacements domicile-travail.

Parce que nous souhaitons participer à l'émancipation des citoyens, nous devons leur offrir des alternatives à la voiture individuelle. Le développement à grande échelle de services comme le covoiturage ou l'autopartage apporte de nouvelles solutions, en particulier en zone urbaine. Néanmoins la réponse à la fracture territoriale ne pourra passer que par le déploiement massif d'offres de transport collectif depuis les périphéries vers les zones d'emplois.

Parce que nous voulons donner à chacun les moyens de sa mobilité, nous améliorons l'accès à l'information en garantissant l'ouverture des données de transport, et l'accès à des services

d'information et de réservation multimodaux, permettant d'identifier les solutions de déplacement les plus efficaces.

Parce que nous devons accélérer la transition écologique, nous facilitons le déploiement et l'accès aux carburants alternatifs et encourageons le recours aux mobilités actives. Mais cette transition ne sera durable que si elle est accessible à tous. C'est pourquoi l'État doit fixer une trajectoire de transition claire et ambitieuse, et accompagner les plus faibles et les plus isolés.

Enfin, le débat parlementaire devra faire primer l'intérêt de l'usager audelà de toute considération, c'est à cette seule condition que nous pourrons rendre à chaque français la liberté de se déplacer. ●



#### AVEC LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS, ENTRONS PLEINEMENT DANS LE 21<sup>E</sup> SIÈCLE

#### Marguerite DEPREZ-AUDEBERT

- ► Députée Modem du Pas-de-Calais
- ► Membre de la commission des Affaires économiques
- ► Membre de la commission des Affaires européennes
- ► Membre du conseil d'administration du Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports
- ► Conseillère régionale des Hauts-de-France





e Gouvernement a très lucidement fait le constat que les politiques de mobilité devaient connaître de profonds changements, afin que chacun de nos concitoyens puisse avoir accès à des solutions de transport plus efficaces, plus propres et surtout plus accessibles. Par son projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM), le Gouvernement entend apporter des solutions pour actualiser nos politiques de mobilité, avec pour mot d'ordre l'amélioration de la mobilité au quotidien,

sur tout le territoire, dans tous les territoires.

Actuellement, 80 % de notre pays n'est pas couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. Cela représente 19 millions de Français et constitue un facteur d'inégalités et de fractures entre les différents territoires. Ainsi, les zones urbaines, qui bénéficient le plus souvent d'une très bonne couverture de transports publics, font face à une très forte densification de la circulation automobile. Les zones rurales n'offrent que très peu d'alternatives à la voiture. Cette dépendance à la voiture rend les ruraux encore plus sensibles aux variations des prix des carburants, cette dépense venant grever leur budget chaque mois. Enfin, en zone périurbaine, les transports sont souvent dégradés et parfois mal conçus ou plus adaptés aux réalités de territoires ayant connu une forte croissance démographique.

Alors que la France, encore plus depuis les accords de Paris,

se doit d'être motrice en matière de transition écologique, il faut rappeler que le transport demeure à l'origine d'environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre, une part n'ayant que marginalement évolué au cours des dernières années.

Ce texte poursuit quatre objectifs principaux :

- Apporter des alternatives à l'usage des voitures individuelles
- Développer l'innovation en matière de mobilité
- Investir davantage dans les infrastructures
- Réduire l'empreinte carbone des transports.

Le projet de loi LOM est conçu comme une « boite à outils » qui apportera aux collectivités territoriales et aux acteurs de la société, des éléments concrets pour répondre aux besoins de nos concitoyens. Ces outils sont bien évidemment accompagnés de financements pour les rendre opérants.

Les investissements de l'État seront à la hauteur des enjeux : 13,4 milliards d'euros sur cinq ans, soit 40 % d'augmentation par rapport au précédent quinquennat. Cette programmation donne la priorité aux transports du quotidien, pour permettre l'entretien et la modernisation des réseaux existant, l'accélération du désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, le soutien au report modal dans le transport de marchandises ou la désaturation des grands nœuds ferroviaires.

Élue des Hauts-de-France, je souhaiterais mettre l'accent sur l'amélioration du transport maritime et fluvial, qui sera apportée grâce à cette loi. Le Gouvernement œuvrera pour permettre à Voies navigables de France (VNF) d'exercer pleinement sa mission de valorisation domaniale et puisse se voir confier la gestion d'ouvrages hydroélectriques. Le Sénat a contribué à enrichir ce texte, par exemple par la création d'un contrat d'objectifs et de performance entre l'État et VNF. D'une durée de dix ans, il sera actualisé tous les trois ans et permettra de renforcer la vision pluriannuelle de cet établissement. Nous réaffirmons également l'importance de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, via la création d'un établissement public local à caractère industriel et commercial, qui sera la société de pilotage du projet.

Nous avons pour objectif de doubler la part de fret ferroviaire d'ici

« Les investissements de l'État seront à la hauteur des enjeux : 13,4 milliards d'euros sur cinq ans, soit 40 % d'augmentation par rapport au précédent quinquennat » 2030 : c'est une étape majeure de la transition énergétique, mais cela répond également à un enjeu de sécurité routière, en faisant diminuer le trafic des poids lourds sur nos routes et autoroutes. Enfin, il

est essentiel de renforcer et d'équiper les pôles multimodaux (route, ferroviaire, fluvial) : cet enjeu retiendra toute mon attention au cours de la mandature. Ensemble, nous allons mener la révolution des mobilités, attendue par nos concitoyens, réclamée par l'urgence climatique, et rendue nécessaire par les transformations de notre pays.

#### LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS S'ARRÊTE AU MILIEU DU GUÉ

#### **Guillaume GONTARD**

- ► Sénateur Ratt. CRCE de l'Isère
- ➤ Vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Rapporteur de la mission d'information « Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?
- ► Conseiller municipal du Percy



rente-cinq ans après la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), dernière loi régissant les transports collectifs, voilà enfin la très attendue loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée par le Sénat le 2 avril. Le mouvement des Gilets jaunes est venu illustrer cette priorité que constitue la mobilité pour les Français, dans notre pays où l'urbanisme a été pensé et façonné depuis si longtemps par la voiture. Entre zones dortoirs vidées de sens et métropoles asphyxiées, un changement de paradigme s'impose.

La prise de conscience environnementale associée à l'impact du secteur du transport sur le réchauffement climatique devrait nous mettre d'accord sur la nécessité de sortir du tout routier et nous interroger sur la place de la voiture individuelle. Si quelques pistes sont élaborées par le projet de loi en matière de mobilités douces et partagées, l'ambition transformatrice initiale s'estompe néanmoins lorsqu'elle rencontre la question majeure du financement des infrastructures de transports collectifs.

L'examen au Sénat aura eu le mérite de renforcer sensiblement

le texte, mettant notamment en avant le vélo et les mobilités actives. Par ailleurs, le projet prévoit désormais l'encadrement par les Autorité organisatrices des mobilités (AOM) des nouveaux services de mobilité (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service, etc.) qui inondent nos trottoirs.

Un "forfait mobilité» est également créé, permettant la prise en charge par l'employeur des déplacements à vélo ou en covoiturage. Le Sénat a autorisé son cumul avec un abonnement de transports en commun, mais sans obligation. Le Gouvernement veut l'instaurer dans le cadre d'une négociation avec les partenaires sociaux... Si l'Assemblée nationale ne renforce pas le texte, il faudra alors compter sur la bonne volonté du Medef...

Alors qu'avec 67 000 décès par an dans notre pays, la pollution tue plus

que le tabac, la droite sénatoriale n'a pas jugé utile d'inscrire dans la loi l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques individuels neufs en 2040, que nous proposions. Le Gouvernement n'y est pas opposé, ce qui ouvre la possibilité de voir cette disposition adoptée lors de l'examen à l'Assemblée.

En ignorant le transport en commun, cette colonne vertébrale de la mobilité, le projet de loi passe à côté de l'essentiel. Les financements sont absents et nous traitons de la réforme des transports alors que l'Agence de financement des infrastructures des transports de France (AFITF) ne dispose toujours pas d'un budget pérennisé...

En conséquence et comme prévu lors des débats sur la réforme ferroviaire, le sort des lignes de train du quotidien est de plus en plus incertain. Pire encore, ce texte réserve à la RATP le même sort que celui de la SNCF: l'ouverture à la concurrence, qui fragi-

lisera un peu plus nos capacités à entretenir et développer le réseau ferré francilien. Comme toujours, le fret ferroviaire est le grand absent ce projet. Nous avons fait adopter un amendement de principe sur l'offre de train de nuit, qui aurait pourtant mérité un traitement beaucoup plus ambitieux...

Sans financements, ni pour le rail, ni pour le fluvial, ce texte ne pourra pas répondre à l'ambition affichée de développement de « En ignorant le transport en commun, cette colonne vertébrale de la mobilité, le projet de loi passe à côté de l'essentiel »

la multimodalité. La désintoxication à « l'idéologie sociale de la bagnole » si bien décrite par le philosophe André Gorz, nécessite un changement global que le développement du vélo et du covoiturage ne suffira pas à opérer.

Partie sur de bons rails, la Loi d'orientation des mobilités s'arrête malheureusement au milieu du gué... ●





#### SÉCURITÉ DES ALIMENTS: DES CONTRÔLES CLARIFIÉS ET RENFORCÉS

rise de la vache folle, de la fièvre aphteuse, tromperie sur la viande utilisée dans des produits transformés, présence de pesticides, d'OGM... En France comme dans l'Union européenne, les scandales agroalimentaires de ces dernières années ont réveillé les consciences. Des obligations de traçabilité et d'affichage de l'origine de certains produits alimentaires ont été instaurés. De nouvelles règles et des réflexions sont en cours aux niveaux national et européen pour éviter d'autres polémiques ou de nouveaux scandales.

- Le Parlement européen vient de voter de nouvelles règles visant à rendre plus transparentes les évaluations scientifiques servant de base aux autorisations de commercialisation de certains produits. L'objectif est de mieux encadrer la procédure d'évaluation des risques en matière de sécurité des aliments. Cette réforme est née de la polémique surgie lors du renouvellement du glyphosate, où de nombreux opposants à la molécule avaient dénoncé l'interdiction d'accéder aux études fournies par l'industrie. Le Conseil de l'Union européenne doit encore donner son aval avant l'entrée en vigueur de ce qui prendra la forme d'une base de données européenne commune des études commanditées.
- En France, le ministère de l'Agriculture souhaiterait reprendre la tutelle des contrôles effectués par la DGCCRF, Bercy s'y oppose. Une mission d'inspection commune aux ministères de l'Agriculture, de la Santé et de l'Économie doit être créée, pour proposer une nouvelle organisation dans les contrôles alimentaires. Cette mission pourrait aboutir à une clarification des compétences entre la DGCCRF et la DGAL, la direction générale de l'Alimentation, qui dépend du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, ou bien même à la création d'une agence.

Marjolaine Koch



#### VOUS AVEZ DIT SÉCURITÉ DES ALIMENTS? DE L'EUROPE À L'ACTION LOCALE

#### Laurence HARRIBEY

- ➤ Sénatrice socialiste et républicain de la Gironde
- ► Secrétaire de la commission des Lois
- ► Membre de la commission des Affaires européennes
- ➤ Membre du groupe d'études Agriculture et alimentation et de la section Cultures traditionnelles et spécialisées
- ➤ Conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine



a multiplication des scandales alimentaires a contraint les pouvoirs publics à préciser la législation comme les dispositifs de contrôle,

notamment au niveau européen puisque dans le cadre de la libre circulation, il est impératif d'avoir une législation commune. Ainsi, créée en 2002 suite au scandale de la « vache folle », l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) a permis à l'Union européenne de se doter d'une agence indépendante, capable de fournir une évaluation scientifique des risques des produits et substances pouvant entrer dans la chaîne alimentaire (organismes génétiquement modifiés ou encore substances actives

contenues dans les produits phytopharmaceutiques). L'avis servant ensuite de fondement aux autorités politiques pour décider souverainement des conditions de mise sur le marché de ces produits

et substances. La procédure repose ainsi sur une distinction entre évaluation du risque confiée à l'expertise d'une part, et gestion du risque d'autre part, renvoyée à l'autorité politique. Toutefois, l'EFSA a fait l'objet de polémique autour de trois critiques essentielles: la question des conflits d'intérêts, le manque de transparence et une gouvernance peu appropriée.

C'est le débat relatif au renouvellement de l'autorisation de mise sur le marché du glyphosate qui a conduit à l'élaboration d'une proposition de règlement destiné à réformer le fonctionnement de l'Agence. Alors que le Centre international de recherche sur le cancer jugeait cette substance comme « probablement cancérigène », l'EFSA affirmait le contraire. La réforme proposée par la Commission européenne apporte quelques garanties sur la transparence du processus d'évaluation, l'indépendance des experts, ou encore l'augmentation conséquente du budget de l'EFSA pour une plus grande indépendance. Mais dans le cadre d'une résolution de la Commission des affaires européennes du Sénat, nous avons défendu le fait qu'elle ne va pas assez loin et n'aborde pas notamment la question des conflits d'intérêts ni la recevabilité des études académiques dans le processus d'évaluation.

Si la réglementation européenne est indispensable pour mieux garantir la sécurité alimentaire, je reste convaincue que c'est par une mutation en profondeur du modèle économique agricole et alimentaire, associant qualité des produits et nouveaux modes de consommation, que cette sécurité prendra forme.

Cette mutation se déroule sous nos yeux. Les producteurs, mais aussi l'ensemble des partenaires territoriaux se mobilisent en faveur d'une alimentation durable, et leur partenariat se concrétise via les circuits courts. Sensibilisation à une alimentation durable ou valorisation des productions locales, ces révolutions renforcent l'économie sociale et solidaire. Cette agriculture solidaire soutient une alimentation de qualité et de proximité, tout en structurant

un cercle vertueux entre agriculteurs et consommateurs. Les circuits courts participent au tissage du lien social car la spécificité de cette forme de commercialisation est le lien direct entre celui qui produit et celui qui consomme. C'est aussi une manière de redonner sens à la chaîne alimentaire comme à la relation « producteur/ client ». Ces pratiques socioéconomiques contribuent à l'émergence du développement

« Je reste convaincue que c'est par une mutation en profondeur du modèle économique agricole et alimentaire, associant qualité des produits et nouveaux modes de consommation, que cette sécurité prendra forme »

durable. On le voit, c'est bien par l'articulation des niveaux local et européen qu'un autre modèle de sécurité alimentaire pourra prendre forme. ●



#### RESTAURER LA CONFIANCE AVANT TOUT

#### Michèle CROUZET

- ▶ Députée LaREM de l'Yonne
- ► Membre de la commission des Affaires économiques
- ► Membre de l'Observatoire des espaces naturels agricoles et forestiers
- ► Membre du groupe d'études de l'industrie agroalimentaire face aux enjeux de l'alimentation
- ► Conseillère départementale de l'Yonne



es dernières années, les crises sanitaires au niveau de la chaîne alimentaire ont été récurrentes, certaines allant même jusqu'à menacer la santé publique, comme la crise de la vache folle qui avait causé la mort de plus de 200 personnes au total, dont 27 en France. Plus récemment, dans l'affaire Lactalis, 37 nourris-

sons ont été intoxiqués par des salmonelles présentes dans du lait infantile produit par le groupe laitier. Bien que d'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le niveau de sécurité sanitaire en France est parmi les plus élevés à travers le monde, le système

actuel semble pouvoir encore être amélioré.

Avant tout, il convient de restaurer la confiance entre les consommateurs et les industriels, qui s'est rompue suite aux scandales répétés. La fraude alimentaire ayant un impact plus fort sur le consommateur au'une fraude sur une contrefaçon, l'affaire de la viande de cheval dans les lasagnes, ou les pratiques de désinformation de certains ont porté le discrédit sur l'ensemble de la filière. Pour rassurer les consommateurs, les industriels doivent être plus transparents en renforçant la traçabilité sur l'origine de leurs produits, notamment en

missions de police en matière de contrôle de la chaîne alimentaire relèvent de trois ministères différents. La direction générale de l'Alimentation (DGAL), qui dépend du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, intervient sur les aspects relatifs à la production animale et végétale, et assure la sécurité sanitaire des aliments d'origine animale. La direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF) qui appartient au ministère de l'Économie et des Finances est, quant à elle, chargée de la surveillance du marché et de la sécurité des denrées d'origine végétale. Enfin, la direction générale de la Santé (DGS) est compétente pour l'eau potable et les eaux conditionnées. Ce manque de clarté participe à une dilution des responsabilités. Je préconise donc de mettre en place une structure qui chapeaute l'articulation du travail des différentes administrations, qui permettra ainsi de mieux identifier les responsabilités de chacune. Enfin, il est nécessaire de mieux encadrer et renforcer les

compétences entre les différentes administrations. En effet, les

#### « Aujourd'hui, on constate un enchevêtrement des compétences entre les différentes administrations »

contrôles. Dans son rapport public annuel de 2014, la Cour des comptes avait souligné que les autocontrôles mis en œuvre par les entreprises étaient « de qualité variable ». Elle notait que les



s'appuyant sur les nouvelles technologies, telle que la blockchain. Il me semble également indispensable de mettre un terme aux fausses allégations nutritionnelles présentes sur certaines étiquettes de produits alimentaires, qui induisent en erreur les consommateurs sur la composition des aliments qu'ils achètent.

Par ailleurs, l'organisation du dispositif public de contrôle doit évoluer. Aujourd'hui, on constate un enchevêtrement des résultats d'analyses non conformes n'étaient pas nécessairement transmis à l'administration, bien qu'il s'agisse d'une obligation légale. Je propose donc la mise en place de sanctions spécifiques pour manquement à l'obligation d'autocontrôles. En outre, il convient d'améliorer l'efficacité des procédures de retrait et de rappel de produits alimentaires dangereux, en parvenant à bloquer la vente de lots de produits contaminés aux caisses des magasins.

#### LA PEUR N'EST PAS BONNE CONSEILLÈRE

#### Laurent DUPLOMB

- ➤ Sénateur Les Républicains de la Haute-Loire
- ► Membre de la commission des Affaires économiques
- ► Président du groupe d'études Agriculture et alimentation
- ► Conseiller municipal de Saint-Paulien



amais nos concitoyens n'ont eu autant de craintes vis à vis de leur alimentation, alors que jamais notre alimentation n'a été autant sécurisée. Alors pourquoi ce paradoxe? En France, dans les années 1950, environ 15 000 décès par an\* étaient dus à des intoxications alimentaires. Aujourd'hui, on en compte 250. Certes, les progrès de la médecine sont notables mais aussi les efforts colossaux de toute la filière agricole et agroalimentaire en pleine évolution à plusieurs niveaux:

- dans l'hygiène des exploitations agricoles et dans les usines de transformation :
- dans la pression sanitaire des cheptels français avec l'éradication et la surveillance accrue des maladies contagieuses comme la fièvre aphteuse;
- · dans les méthodes de production et de conservation des denrées alimentaires ;
- · dans les normes et de la réglementation.

Alors pourquoi ces craintes quand la réalité des chiffres prouve le contraire ?

J'y vois plusieurs explications. Tout d'abord, la communication des entreprises agroalimentaires donne une image d'Épinal à notre agriculture, afin de faire appel aux souvenirs d'enfants parfois sublimés des consommateurs. Combien de fois ai-je entendu : « le lait que produisait mon grand-père avait un goût différent de celui d'aujourd'hui ». C'est sûrement vrai. Toutefois, l'explication est surtout que le lait produit par les vaches du grand-père était trait

dans une étable confinée dans laquelle peu de paille était utilisée et où l'ambiance de traite était saturée par l'odeur du fumier et des animaux : le lait étant un capteur d'odeur, le goût de celui-ci ne pouvait qu'être différent de celui d'aujourd'hui!

Le deuxième élément de réponse repose sur le fait que la société française est de plus en plus citadine et s'est donc peu à peu éloignée des réalités de l'agriculture. Ceci entraîne une méconnaissance des choses qui auparavant étaient naturellement inscrites dans la mémoire collective des Français. A titre d'exemple, combien de personnes ne savent même plus qu'une vache doit faire un veau pour faire du lait!

Enfin, nous sommes face aujourd'hui à la pression médiatique des chaînes d'information en continu, ajoutée à une multitude de messages apocalyptiques alimentés par des organisations écolo-jusqu'au-boutiste,

vegan ou altermondialistes. A force de messages anxiogènes mais aussi à cause de problèmes réels tels que la viande de cheval dans les lasagnes - même si cela ne représente qu'une part infinitésimale de notre alimentation, nous nous rapprochons d'un obscurantisme comparable à celui du Moyen-Age, très dangereux car il nous conduit à prendre des décisions paradoxales.

En effet, on interdit, et cela sans se soucier des contraintes pour les agriculteurs et surtout sans évaluer les dégâts psychologiques

« Nous sommes face aujourd'hui à la pression médiatique des chaînes d'information en continu, ajoutée à une multitude de messages apocalyptiques alimentés par des organisations écolo-jusqu'auboutiste, vegan ou altermondialistes »

que les trop nombreuses accusations d'agriculteurs pollueurs entraî-nent dans la profession. Le paradoxe est à son comble quand nous interdisons en France l'utilisation de certains produits pesticides ou méthodes de production, alors que nous laissons en toute impunité, sous couvert du libre-échange, des denrées concurrencer notre agriculture et être consommées par nos compa-

triotes avec des substances interdites en France - fraises espagnoles, pommes polonaises ou lentilles canadiennes.

Il est grand temps d'arrêter de céder à ces peurs, de regarder les choses avec objectivité et de faire la part entre le risque et le bénéfice induit. Le monde évolue vite. Avec plus de neuf milliards d'habitants dans les prochaines décennies, l'autosuffisance alimentaire prendra alors toute son importance. Cela ne devrait-il pas nous interpeller?

\* Selon Bruno Parmentier, économiste spécialiste des enjeux alimentaires



# LE TROMBINOS DE LA SANTÉ



Prochaine parution: juin 2019

√ Tout connaître des principaux acteurs du système de santé en France

#### DÉCOUVREZ LES PHOTOS, BIOGRAPHIES ET COORDONNÉES DES 600 DÉCIDEURS AU SEIN :

- du Ministère des Solidarités et de la Santé (cabinet, administration centrale)
- de la Présidence de la République, du Gouvernement, du Parlement, Cese et syndicats nationaux
- des agences, établissements publics et groupements divers
- de la sécurité sociale et de l'assurance maladie
- des instituts de recherche et de formation
- des principales instances professionnelles nationales
- des instances régionales (ARS, URPS-ML, ORS)

**BON DE COMMANDE** 

A retourner au : TROMBINOSCOPE

CS 70001 - 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex - Tél. : 03 27 56 38 57 - Fax : 03 27 61 22 52

□ OUI, je commande l'édition 2019/2020 du Trombinoscope de la Santé à paraître en juin 2019 ...... exemplaire(s) au prix unitaire de 90 €HT soit 113 €TTC (TVA 20 %, 5 € de port inclus)

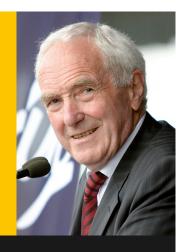
Je joins mon réglement à l'ordre du Trombinoscope par : ☐ Chèque ☐ Mandat ☐ Carte bancaire Visa/Mastercard							
Validité: CW: (3 demiers chiffres figurant au dos de votre carte bancaire)							
☐ Bon de commande administratif et procédure habituelle pour les organismes et collectivités							
Signature obligatoire :							

□ M. □ Mme	
Nom	Prénom
Organisme	
Adresse	
Code postal	Ville
Pays	
Tél	Fax
F-mail	

#### UNE CONFIANCE ÉBRANLÉE AU FIL DES ANNÉES

#### Rachel MAZUIR

- ➤ Sénateur socialiste et républicain de l'Ain
- ► Membre de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées
- ► Membre de l'OPECST
- ► Membre du groupe d'études Agriculture et alimentation et de la section Cultures traditionnelles et spécialisées



elon une étude de l'Ifop (2017), 35 % des Français auraient un potager, et ce chiffre ne ferait que s'accroître au fil des ans. Le besoin de terre ancré en nous, la satisfaction de produire soi-même, ainsi que des raisons économiques peuvent expliquer ce retour à la terre... mais pas seulement. Assurer sa propre production répond aussi à une quête de qualité et de sécurité : quand on contrôle ce que l'on fait pousser, on contrôle ce que l'on mange.

L'époque contemporaine repose sur une « délégation de production » : il y a longtemps déjà que l'immense majorité des consommateurs ne produit pas elle-même ce qu'elle consomme mais s'approvisionne auprès de distributeurs qui, eux, ont acheté à des producteurs. Cette chaîne de consommation repose donc sur un système de confiance. Or cette confiance n'a cessé d'être ébranlée ces dernières années au fil des scandales alimentaires.

Je n'adhère pas aux propos du ministre de l'Agriculture qui a récemment préconisé de revenir « à ce que faisaient nos grandsparents ». Fils de paysans, je sais combien l'agriculture d'antan était aléatoire, en proie aux nuisibles, livrée aux incertitudes du

climat, aux maladies. Pour autant, la fin de la production familiale vers une agriculture industrielle a généré de grands bouleversements et il faut, à n'en pas douter, changer de modèle. Mais il faut surtout restaurer la confiance et redonner aux consommateurs la maîtrise de leur alimentation en leur garantissant que ce qu'ils consomment est sain. Le pays doit se donner des moyens de contrôle suffisants.

Dans un rapport publié fin janvier 2019, la Cour des comptes pointait des insuffisances à toutes les étapes de la chaîne de contrôle qui tiendraient principalement à un manque de moyens humains. Pour mémoire, en janvier 2000, alors que la direction des services vétérinaires était placée sous l'égide de la direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF), mille postes de fonctionnaires ont été supprimés. Si le ministre de l'Agriculture sous le précédent quinquennat a réussi à créer soixante postes par an, le nombre d'agents reste encore insuffisant pour satisfaire aux contrôles, gages de sérénité.

Par ailleurs, il existe un réel manque de clarté quant à la gouvernance de la politique publique en charge de la sécurité alimentaire. Celle-ci est partagée entre la direction générale de la Santé (DGS), la direction générale de l'Alimentation (DGAL) et la DGCCRF.

Aussi, au-delà de l'impérieuse nécessité d'améliorer la politique de sécurité alimentaire à l'échelle européenne, il apparaît impératif d'étoffer les services vétérinaires. En parallèle, il me semble nécessaire de renforcer le système d'identification et de codage des denrées alimentaires dangereuses pour la santé, de manière

« La Cour des comptes pointait des insuffisances à toutes les étapes de la chaîne de contrôle qui tiendraient principalement à un manque de moyens humains » à pouvoir les rappeler, et les bloquer en caisse en cas de problème.

La sécurité alimentaire représente un enjeu essentiel dans nos sociétés qui demande une claire évaluation des risques et une gestion maîtrisée de ceux-ci, fondée sur l'application du principe de précaution. La persistance de faiblesses dans la chaîne de contrôle alimentaire

et de gestion des crises sanitaires ne peut perdurer.

Pour retrouver la confiance des consommateurs, une totale indépendance des structures de contrôle de la sécurité alimentaire est indispensable. •



#### PROFESSIONNELS ET CONSOMMATEURS EN QUÊTE DE QUALITÉ

#### Monique LIMON

- ▶ Députée LaREM de l'Isère
- ► Membre de la commission des Affaires sociales
- ► Coprésidente du groupe d'études Alimentation et santé
- ► Conseillère municipale de Bressieux





e projet de loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire, dit #EGAlim, dont j'ai été la responsable de texte, s'inscrit dans la continuité des États généraux de l'alimentation et poursuit plusieurs objectifs :
- Améliorer l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire;

- Produire une alimentation saine et durable, en particulier dans la restauration collective avec un renforcement de la prise en compte du bien-être animal et la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques.

De nouvelles avancées seront à prévoir sur le renforcement de l'information des produits alimentaires notamment vendus sur les plateformes de vente en ligne, l'amélioration de l'étiquetage du miel, la pérennisation de la production des vins d'appellation d'origine protégée (AOP)... Ces dispositions sont plébiscitées par les professionnels du monde agricole mais aussi par les consommateurs, toujours plus désireux de connaître la provenance et la qualité des denrées alimentaires.

Ces engagements, je les porte également à l'Assemblée nationale, en co-présidant le groupe d'études « Alimentation et Santé » qui a entrepris une série d'auditions afin de faire un état des lieux de nos connaissances sur le sujet et permettre la mise en place d'actions concrètes, en articulant les attentes sociétales avec la réalité. Pour

ce faire, nous avons notamment auditionné le Conseil national de l'alimentation (CNA), chargé d'émettre des avis à l'attention des décideurs publics sur la qualité des denrées alimentaires, l'information aux consommateurs et la sécurité alimentaire, et l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), qui a des missions de veille, d'expertise, de recherche et de référence sur la santé humaine ou le bien-être animal et végétal.

Après le scandale Lactalis, nous avons auditionné le rapporteur de la commission d'enquête chargée de tirer les enseignements de cette affaire. Les conclusions sont sans appel : bien que l'Union européenne possède l'une des législations alimentaires les plus strictes au monde, nous devons redoubler de vigilance et renforcer

> nos fondamentaux, notamment en matière de sécurité alimentaire, de principe de précaution, de traçabilité des produits ou encore de transparence envers les consommateurs.

> Avec le groupe d'études Industrie agroalimentaire face aux enjeux de l'alimentation, nous avons conjointement auditionné les membres de la commission d'enquête sur l'alimentation industrielle, qui est un véritable enjeu de santé publique : en augmentant de 10 % la portion d'aliments ultra-transformés dans notre régime alimentaire, on augmente parallèlement de 12 % les risques de développer un cancer. Selon l'OMS, les maladies non transmissibles sont responsables de 71 % des décès chaque année dans le monde. Il s'agit de maladies cardiovasculaires, de cancers, de maladies respiratoires chroniques ou

encore du diabète. La question des seuils de taux de sel, de gras et de sucre dans les aliments doit faire l'objet d'une attention toute particulière, comme l'a souligné la rapporteure de la commission

> d'enquête sur l'alimentation industrielle.

«En augmentant de 10 % la portion d'aliments ultratransformés dans notre régime alimentaire, on augmente parallèlement de 12 % les risques de développer un cancer»

Les enjeux d'une alimentation de qualité doivent être abordés de manière transversale, à travers la rémunération des agriculteurs, l'éducation à l'alimentation, les préoccupations sanitaires, la valorisation des territoires ou encore l'urbanisme commercial. Sur la scène nationale et européenne, nous continuerons sur cette voie pour développer des législations toujours

plus favorables aux consommateurs et à notre environnement. Avec la participation des agriculteurs, nous arriverons à lutter contre les substances chimiques indésirables et à améliorer la sécurité alimentaire.

#### RETROUVER LA CONFIANCE, UN ENJEU POLITIQUE

#### Marietta KARAMANLI

- ► Députée socialiste de la Sarthe
- ► Membre de la commission des Lois constitutionnelles, de la Législation et de l'Administration générale de la République
- ➤ Secrétaire de la commission des Affaires européennes
- ► Coprésidente du groupe d'études Assurances
- ► Membre du groupe d'études Industrie agroalimentaire face aux enjeux de l'alimentation
- ➤ Conseillère municipale du Mans



es aliments ne sont pas des marchandises comme les autres et la sécurité alimentaire qui couvre à la fois la protection des consommateurs contre les tromperies volontaires et les risques sanitaires est devenue un enjeu politique. En 2014, un rapport de la commission des Affaires européennes de l'Assemblée nationale : « Retrouver la confiance des consommateurs européens », dont j'étais la co-rapporteure¹, pointait, un an après le scandale de la viande de cheval, le qua-

druple enjeu de la sécurité alimentaire: mieux tracer les produits; contrôler et analyser les produits (denrées et méthodes); informer de façon claire le consommateur; et faire prévaloir les préférences collectives en matière de qualité de l'alimentation.

Les dispositions légales européennes et nationales existent, elles font de la sécurité alimentaire une priorité. La réglementation, une des plus abouties, vise tous les aspects : la production et l'étiquetage ; les sécurités biologique et chimiques ; certains labels ou produits... Il existe aussi une autorité européenne de la sécurité des aliments² formulant des conseils scientifiques « pour protéger les consommateurs... des risques associés à l'alimentation » et une agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation³, mais qui n'ont pas le pouvoir de prendre des mesures contraignantes ou des sanctions. Parallèlement, un réseau d'alerte existe et les autorités nationales, elles, contrôlent, font respecter les normes et sanctionnent quand c'est nécessaire.

Pourtant « les affaires » restent d'actualité et le doute perdure. Trois raisons l'expliquent : les chaînes alimentaires sont longues et complexes, ce qui augmente les

risques; les contrôles doivent être suffisamment nombreux et variés car dans les affaires de fraude et de non-respect de l'hygiène au sens large, c'est la peur d'être attrapé qui peut être dissuasive à l'égard des auteurs; enfin il faut faire en sorte que, côté producteurs et fabricants, produire soit non seulement un acte économique mais aussi éthique et que, côté consommateurs, manger reste un

bénéfice et un plaisir.

Vaincre la défiance suppose une amélioration du système dans son ensemble. Plusieurs pistes sont envisageables me semble-t-il. Il faut d'abord mieux articuler les contrôles « internes » laissés à l'appréciation des professionnels et les contrôles indépendants faits par les autorités (en France, les services vétérinaires et la DGCCRF) en donnant à ces derniers des moyens suffisants et adaptés à leurs missions en tenant compte des types de fraudes, de leurs

fréquence et gravité. Il faut aussi mieux associer les représentants des consommateurs à la gestion des suites à donner aux crises de façon à enrichir l'éventail des mesures.

Au plan européen, il convient de réfléchir à renforcer les prérogatives de l'autorité européenne de façon à ce qu'elle soit « une «Il faut d'abord mieux articuler les contrôles « internes » laissés à l'appréciation des professionnels et les contrôles indépendants faits par les autorités»

force » qui puisse mieux contraindre les États qui ne font pas respecter la législation, et puisse rendre publiques les fraudes et les fraudeurs et coordonne la lutte contre ceux-ci.

De façon plus globale, il faut privilégier les systèmes agroalimentaires locaux et de qualité et rendre leurs produits facilement identifiables. Si ces exigences ont un coût, elles représentent aussi une opportunité: celle de valoriser des produits européens et nationaux en garantissant la qualité qui leur est associée.



- Rapport d'information n° 1836 « Un an après le scandale de « la viande de cheval », retrouver la confiance des consommateurs européens, commission des affaires européennes, Marietta Karamanli et Arnaud Richard, Députés.
- 2. EFSA = European Food Safety Authority.
- 3. Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation de l'environnement et du travail (ANSES)

#### SANS ÉTIQUETTE

#### Loïc KERVRAN

- ▶ Député LaREM du Cher
- ► Membre de la commission de la Défense nationale et des Forces armées



a première des sécurités alimentaires, c'est la liberté du consommateur de choisir en connaissance de cause. L'étiquetage des denrées alimentaires est un enjeu central de l'accès à une alimentation saine, à la fois parce qu'il permet de choisir le « bon » produit et parce qu'il est le corollaire de l'acceptabilité par le producteur de normes exigeantes.

Beaucoup d'informations peuvent être portées sur une étiquette mais je souhaite ici concentrer mon propos sur un point précis. L'étiquetage est encore trop souvent défaillant en ce qu'il ne donne pas au consommateur une information cruciale: le lieu de production. Parce que la politique est territorialisée, les règles qui régissent les conditions dans lesquelles une denrée a été produite le sont aussi. L'on rejoint d'ailleurs ici de façon amusante l'autre sens du mot : « l'étiquette est le code qui gouverne le comportement en société, les normes ». La mention claire du ou des lieux de production dit beaucoup de l'usage ou non de certains pesticides, du droit des travailleurs qui l'ont produit, de la sécurité des machines sur lesquelles ces derniers travaillaient, etc. Il est impensable qu'elle ne figure pas rapidement sur tous les produits.

Mais l'étiquetage clair du lieu de production est aussi à mon sens,

dans un monde ouvert, la condition sine qua non de l'exigence normative qui s'applique aux producteurs. Le poids et le coût des normes diffèrent selon les nations mais les produits circulent. Il est donc incompréhensible que l'étiquetage ne vienne pas refléter cette exigence et corriger un désavantage concurrentiel (coût des normes) en le transformant en argument de vente (qualité du produit). Enfin, la sécurité alimentaire, au-delà de la sécurité sanitaire des aliments, c'est aussi dans l'oreille d'un membre de la Commission de la défense la souveraineté alimentaire. L'étiquetage du lieu de production, c'est pour nos agriculteurs français et européens la reconnaissance de la qualité de leur produit élaboré selon des normes très élevées et, in fine, la garantie de leur pérennité par rapport à d'autres, ailleurs dans le monde, qui ont des pratiques sanitaires et environnementales bien moins vertueuses.

Ces considérations ne sont pas désincarnées. Elles sont nourries de mon expérience de terrain, en circonscription. Un seul exemple : de jeunes agriculteurs du Cher se sont lancés dans la production d'un quinoa de grande qualité, mais les produits d'épicerie (lentilles, quinoa, etc.) sont parmi les mal lotis en termes d'étiquetage et aujourd'hui les mentions trompeuses sont légion. Aidons-les à faire la différence avec des produits importés élaborés dans des circonstances tout autres grâce à un étiquetage clair et complet!

Nous sommes plusieurs à l'Assemblée nationale à porter ces sujets. Une proposition de loi déposée en mars 2019 vient rétablir plusieurs articles améliorant l'étiquetage des produits alimentaires suite à la censure partielle du Conseil Constitutionnel de la loi Agriculture et Alimentation (dite EGALIM), censure qui avait conduit au retrait de plusieurs avancées sur ces questions. Mais nous devons aller encore plus loin : sans étiquette complète pas d'information du consommateur, pas d'acceptabilité du producteur, pas d'alimentation saine et durable. ●











#### **SÉCURITÉ ALIMENTAIRE:** POUR LA FNSEA, LES EXIGENCES FRANÇAISES S'IMPOSENT AUSSI **AUX IMPORTATIONS**

Interview de Christiane LAMBERT, présidente de la FNSEA



Le niveau de sécurité sanitaire de notre alimentation est-il satisfaisant en France ? Quel rôle jouent les agriculteurs?

Les mesures de prévention et de contrôle mises en place ces dernières décennies ont permis de réduire sensiblement les risques microbiologiques liés à l'alimentation en France et en Europe. Les réglementations européenne française garantissent aujourd'hui un haut niveau de sécurité sanitaire des denrées alimentaires, qu'elles soient destinées à la consommation humaine ou animale. La France est d'ailleurs classée au 2ème rang mondial en termes de qualité et de sécurité sanitaire des produits alimentaires selon l'étude Global Food Security Index de The Economist Intelligence Unit. Ceci démontre la fiabilité de notre dispositif sanitaire.

Du côté des agriculteurs, en tant que chefs d'entreprise nous sommes les premiers responsables de la qualité sanitaire des produits que nous mettons sur le marché. Ce principe nous impose une attention de tous les jours à la santé et au bien-être de nos animaux, ainsi qu'à l'état sanitaire de nos cultures. Les contrôles des pouvoirs publics permettent d'assurer le respect de ces exigences.

contrôles sont également effectués aux frontières, sur les animaux, les végétaux et denrées importés ou exportés.

#### Comment s'assurer de la qualité des produits qui rentrent sur le territoire français?

Beaucoup de produits importés ne répondent pas aux mêmes exigences que les produits français. Si les conséquences économiques sont les premières à se faire ressentir pour le monde agricole, ce décalage peut également avoir des conséguences pour la santé de nos concitoyens.

La **FNSEA** dénonce ces concurrences déloyales. Grâce à la mobilisation constante des agriculteurs dans le cadre des discussions parlementaires sur le projet de loi issu des Etats Généraux de l'Alimentation, la loi adoptée en octobre dernier comporte un article qui interdit l'importation de denrées alimentaires n'avant pas été produites selon les normes de l'Union européenne. La FNSEA entend bien faire respecter ce principe, désormais inscrit dans la loi.

Notre combat contre les distorsions passe également par une meilleure information des consommateurs sur l'origine des produits. Parmi les actions que nous menons, la FNSEA l'initiative soutient européenne citoyenne « Eat Original » pour un étiquetage de l'origine harmonisé à l'échelle européenne, afin de garantir la traçabilité des produits et de lutter contre les fraudes. C'est également une demande du consommateur, qui souhaite une plus grande transparence sur l'origine des denrées alimentaires.

#### Quels sont les autres enjeux de santé liés à l'alimentation ?

En France, on constate que les problèmes de santé liés à l'alimentation sont davantage d'ordre nutritionnel. Tout l'enjeu est de s'assurer de l'efficacité des recommandations adressées aux consommateurs. Il est primordial d'avoir un discours clair et compréhensible pour garantir l'appropriation des messages clés sur l'équilibre des repas. Les recommandations nutritionnelles doivent par ailleurs toujours être fondées sur la science pour porter un message fiable. L'éducation à l'alimentation doit démarrer au plus jeune âge pour apporter les bases d'une alimentation variée et équilibrée tout au long de la vie. Les ateliers dans les écoles et la formation au goût ont vocation à permettre à chacun d'apprendre à manger de tout, sans excès. En France. l'alimentation a une composante de plaisir et de convivialité, qui fait la renommée de la gastronomie française, inscrite depuis 2010 au patrimoine culturel immatériel de l'humanité.



## LE TROMBINOSCOPE DE L'ÉNERGIE



Préfacé par François de Rugy

# ▼ TOUT CONNAÎTRE DES PRINCIPAUX ACTEURS DE L'ÉNERGIE EN FRANCE

#### DÉCOUVREZ LES PHOTOS, BIOGRAPHIES ET COORDONNÉES DES DÉCIDEURS AU SEIN :

- uministère de la Transition écologique et solidaire
- de la présidence de la République, du Premier ministre, du CESE
- → du Parlement.
- des agences nationales et établissements publics
- des établissements de recherche et formation
- des syndicats et organisations professionnelles de l'énergie
- → des instances régionales

#### www.trombinoscope.com

I DE COMMANDI

à retourner au Trombinoscope – 315 bureaux de la Colline – 92213 Saint-Cloud cedex – Fax : 01 55 62 68 76

□ OUI, je commande l'édition 2019 du Trombinoscope de l'Énergie paru en mars 2019 ....... exemplaire(s) au prix unitaire de 90 €HT soit 108 €TTC (TVA 20 %, port offert)

□ M. □ Mme	
Nom	
Prénom	
Organisme	
Adresse	
Code postal	Ville
Pays	
Tél	Fax

Je joins mon réglement à l'ordre du	Trombinoscope par :
□ Chèque □ Mandat □ Carte hançaire Visa	a/Mastercard

_	UIIEL	վաե Կ	■ IVId	IIIuai L	<b>■</b> Ud	iie na	IIIGali	E VISA/I	viasit	HUdil						
1	ı	1	1	11	ı	ı	1	11	1	ı	1	11	1	ı	1	
											(3den	niers chif	fres			

habituelle pour les organismes et collectivités Signature obligatoire : **EV18** 









