

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

---

QUESTIONS  
remises à la présidence du Sénat



RÉPONSES  
des ministres aux questions écrites



**PREMIER  
MINISTRE**

Direction de l'information  
légale et administrative

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Sommaire

<b>1. Questions orales</b>	4893
<b>2. Questions écrites</b>	4901
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant posé une ou plusieurs questions</i>	4895
<i>Index analytique des questions posées</i>	4898
Ministres ayant été interrogés :	
Culture	4901
Éducation nationale	4901
Énergie	4902
Intérieur	4903
Partenariat territoires et décentralisation	4905
Santé et accès aux soins	4905
Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques	4907
Transports	4909
Travail et emploi	4909
<b>3. Réponses des ministres aux questions écrites</b>	4914
<i>Index alphabétique des sénateurs ayant reçu une ou plusieurs réponses</i>	4910
<i>Index analytique des questions ayant reçu une réponse</i>	4912
Ministres ayant donné une ou plusieurs réponses :	
Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques	4914
Transports	4920

# 1. Questions orales

## REMISES À LA PRÉSIDENTENCE DU SÉNAT

### (APPLICATION DES ARTICLES 76 À 77 DU RÈGLEMENT)

#### *Disparition des trains de nuit dans les territoires, en particulier de la ligne Paris - Bourg-Saint-Maurice*

242. – 19 décembre 2024. – **Mme Martine Berthet** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la disparition des trains de nuit dans les territoires, en particulier de la ligne Paris-Bourg-Saint-Maurice, suspendue en octobre 2016. Cette suppression pèse sur l'accessibilité des régions de montagne. Les liaisons en TGV sont souvent saturées, plus encore durant les périodes de vacances. Elles affichent par ailleurs des tarifs de plus en plus dissuasifs, rendant ces destinations difficilement accessibles pour de nombreux usagers. Alors que la Savoie se prépare à accueillir les Jeux olympiques d'hiver des Alpes françaises en 2030, il est essentiel de mettre en place une offre ferroviaire adaptée, durable et performante. Selon une étude récente de l'association nationale des maires des stations de montagne, 89 % des Français privilégient encore la voiture pour se rendre en montagne. À l'heure où le monde attend de la France une organisation des Jeux olympiques exemplaire, respectueuse de l'environnement et à faible empreinte carbone, les territoires de montagne ne peuvent pas rester dépendants du transport routier et aérien, responsables de plus de 60 % de leurs émissions de gaz à effet de serre. La relance des trains de nuit constitue une alternative crédible et indispensable pour répondre à cet enjeu. Par ailleurs, cette relance porterait également une dynamique économique importante pour le tourisme hivernal et estival. Elle répondrait aux attentes des familles et des jeunes citadins, qui souhaitent s'évader des grandes métropoles pour profiter d'un week-end en montagne, de manière accessible et sans perte de temps. Enfin, cet objectif s'inscrit pleinement dans les ambitions présidentielles de 2020, qui visaient l'ouverture d'une dizaine de lignes de trains de nuit d'ici 2030, et dans la continuité des engagements pris par des Gouvernements successifs. Face à ces enjeux écologiques et économiques, la réouverture de la ligne Paris-Bourg-Saint-Maurice semble incontournable. Aussi, elle demande au Gouvernement si la desserte par les trains de nuit, de nos territoires de montagne, sera relancée dans des délais raisonnables avant les Jeux olympiques de 2030.

#### *Avenir de la police municipale*

243. – 19 décembre 2024. – **Mme Christine Herzog** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur la complémentarité de la police municipale aux forces de sécurité régaliennes. L'augmentation, ces dernières années, de la délinquance en milieu rural n'a pas induit d'augmentation suffisante des effectifs de police nationale ou de gendarmerie présents dans ces territoires. Pour maintenir un certain niveau de sécurité dans leur commune, les maires, lorsqu'ils en ont les moyens financiers, recrutent des policiers municipaux. Premier constat : les communes pauvres ne peuvent pas forcément se doter d'une police municipale, lesquelles subissent pourtant elles aussi, l'augmentation de la délinquance. Deuxième constat : les prérogatives des policiers municipaux et parfois leur équipement, sont beaucoup plus limités que ceux des forces de sécurité régaliennes. Le bilan est éloquent : une police municipale coûte cher à la commune quand elle a les moyens d'en financer une, et cette police a un niveau d'efficacité moindre par rapport aux policiers et gendarmes nationaux pour répondre aux besoins des habitants. Il en résulte pour les maires, une inquiétude sur la baisse des effectifs de la police et gendarmerie nationales pouvant intervenir dans leur commune, sous prétexte que celle-ci s'est dotée d'une police municipale. Les policiers ne sont pas et ne doivent pas être les supplétifs des deux premières forces de sécurité intérieure. La police municipale doit rester une police de sécurité du quotidien dans la main du maire. Elle demande s'il est envisagé que l'État déjudiciarise le traitement de certaines infractions pénales afin d'augmenter l'efficacité des polices municipales, et elle l'interroge sur les pistes qu'il envisage pour faire évoluer l'interopérabilité entre police municipale et police/gendarmerie.

#### *Situation financière des établissements d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes publics*

244. – 19 décembre 2024. – **Mme Anne Ventalon** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités, de l'autonomie et de l'égalité entre les femmes et les hommes** sur la situation financière des établissements d'hébergement pour personnes âgées et dépendantes (EHPAD) publics. Les EHPAD, acteurs essentiels de la politique d'accompagnement des personnes âgées, traversent une crise, économique et structurelle, sans précédent.

Selon un rapport du Sénat publié en septembre 2024, la part des EHPAD déficitaires est passée de 27% à 66% entre 2020 et 2023. Ces établissements se trouvent alors pris dans un « effet ciseaux » entre des dépenses de fonctionnement en forte hausse et des recettes insuffisantes, aggravées par des financements incomplets des revalorisations salariales décidées à la suite du Ségur de la santé. Malgré l'accompagnement des agences régionales de santé et des départements, les déficits s'accumulent, menaçant la pérennité de ces structures et la qualité de l'accueil des résidents. À cela s'ajoute l'absence de la loi Grand Âge, pourtant attendue pour repenser globalement le modèle des EHPAD, qui sont aujourd'hui au bord de la rupture. Elle demande donc au Gouvernement quelles mesures immédiates il compte mettre en oeuvre pour garantir le financement intégral des revalorisations salariales promises et soutenir durablement les EHPAD face aux défis démographiques et économiques à venir. Aussi, elle souhaite savoir si le Gouvernement peut s'engager sur un calendrier clair pour la présentation de la loi Grand Âge, indispensable pour sécuriser l'avenir des établissements et garantir une prise en charge digne de nos aînés.

## 2. Questions écrites

### INDEX ALPHABÉTIQUE DES SÉNATEURS AYANT POSÉ UNE OU PLUSIEURS QUESTIONS

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

#### C

##### Canalès (Marion) :

- 2640 Transports. **Transports.** *Financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité des aérodromes* (p. 4909).
- 2644 Intérieur. **Économie et finances, fiscalité.** *Publication de l'arrêté d'exonération de la TICPE applicable au gazole et à l'essence pour les véhicules des SDIS* (p. 4904).
- 2645 Intérieur. **Travail.** *Conditions de mise en oeuvre de l'obligation d'emploi de 6 % de personnes atteintes d'un handicap au sein des SDIS* (p. 4904).
- 2646 Travail et emploi. **Travail.** *Risques d'exclusion d'une partie des publics accompagnés par les missions locales* (p. 4909).

##### Chaize (Patrick) :

- 2649 Intérieur. **Police et sécurité.** *Accès des policiers et agents habilités aux fichiers des permis de conduire et d'immatriculation* (p. 4905).
- 2650 Transports. **Police et sécurité.** *Accès des policiers municipaux au fichier des véhicules assurés* (p. 4909).

##### Corbisez (Jean-Pierre) :

- 2651 Énergie. **Énergie.** *Développement de l'énergie marémotrice* (p. 4902).

#### D

##### Darras (Jérôme) :

- 2636 Culture. **Culture.** *Suppression du tarif « livres et brochures » de La Poste* (p. 4901).
- 2648 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Énergie.** *Révision du barème du dispositif MaPrimeRénov'concernant le chauffage au bois* (p. 4908).

#### H

##### Herzog (Christine) :

- 2642 Partenariat territoires et décentralisation. **Logement et urbanisme.** *Dents creuses à propos du zéro artificialisation nette* (p. 4905).

##### Hingray (Jean) :

- 2627 Santé et accès aux soins. **Questions sociales et santé.** *Problématique de la commercialisation des prothèses dentaires par les dentistes* (p. 4905).
- 2630 Intérieur. **Transports.** *Nécessaire équilibre à trouver entre la mobilité des seniors et la sécurité de la voie publique* (p. 4903).

2635 Santé et accès aux soins. **Questions sociales et santé.** *Paris sportifs et addiction* (p. 4906).

## J

Josende (Lauriane) :

2632 Partenariat territoires et décentralisation. **Collectivités territoriales.** *Temporalité des délibérations sur le recensement des chemins ruraux situés sur le territoire d'une commune* (p. 4905).

2633 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Économie et finances, fiscalité.** *Situation préoccupante des entreprises du secteur du bois face au dispositif de la responsabilité élargie du producteur issu de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire du 10 février 2020* (p. 4907).

2638 Éducation nationale. **Éducation.** *Participation financière des communes pour les élèves scolarisés dans un établissement privé en langue régionale* (p. 4902).

## L

Lubin (Monique) :

2639 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Économie et finances, fiscalité.** *Responsabilité élargie du producteur, éco-contribution et filière bois* (p. 4907).

## M

Martin (Pauline) :

2647 Intérieur. **Police et sécurité.** *Indemnisation des policiers municipaux* (p. 4904).

4896

## O

Omar Oili (Saïd) :

2629 Intérieur. **Outre-mer.** *Demande du bilan de l'opération policière Wuambushu 2 à Mayotte* (p. 4903).

## P

Pellevat (Cyril) :

2628 Éducation nationale. **Éducation.** *Problème d'égalité salariale dont sont victimes certains enseignants suite à l'entrée en vigueur des décrets n° 2022-708 du 26 avril 2022 et n° 2023-729 du 7 août 2023* (p. 4901).

## S

Saury (Hugues) :

2641 Éducation nationale. **Éducation.** *Baisse du niveau en mathématiques en France* (p. 4902).

Senée (Ghislaine) :

2643 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Énergie.** *Application de l'article 40 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables* (p. 4908).

Stanzione (Lucien) :

2631 Éducation nationale. **Éducation.** *Soutien institutionnel et reconnaissance des délégués départementaux de l'éducation nationale* (p. 4901).

Szczurek (Christopher) :

2637 Santé et accès aux soins. **Questions sociales et santé.** *Liberté d'activités et rémunérations de médecins retraités dans les communes rurales du Pas-de-Calais* (p. 4906).

V

Vidal (Paul) :

2634 Intérieur. **Économie et finances, fiscalité.** *Règles d'occupation du domaine public pour les halles et marchés* (p. 4904).

## INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS POSÉES

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

### C

#### Collectivités territoriales

Josende (Lauriane) :

- 2632 Partenariat territoires et décentralisation. *Temporalité des délibérations sur le recensement des chemins ruraux situés sur le territoire d'une commune* (p. 4905).

#### Culture

Darras (Jérôme) :

- 2636 Culture. *Suppression du tarif « livres et brochures » de La Poste* (p. 4901).

### E

#### Économie et finances, fiscalité

Canalès (Marion) :

- 2644 Intérieur. *Publication de l'arrêté d'exonération de la TICPE applicable au gazole et à l'essence pour les véhicules des SDIS* (p. 4904).

Josende (Lauriane) :

- 2633 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Situation préoccupante des entreprises du secteur du bois face au dispositif de la responsabilité élargie du producteur issu de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire du 10 février 2020* (p. 4907).

Lubin (Monique) :

- 2639 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Responsabilité élargie du producteur, éco-contribution et filière bois* (p. 4907).

Vidal (Paul) :

- 2634 Intérieur. *Règles d'occupation du domaine public pour les halles et marchés* (p. 4904).

#### Éducation

Josende (Lauriane) :

- 2638 Éducation nationale. *Participation financière des communes pour les élèves scolarisés dans un établissement privé en langue régionale* (p. 4902).

Pellevat (Cyril) :

- 2628 Éducation nationale. *Problème d'égalité salariale dont sont victimes certains enseignants suite à l'entrée en vigueur des décrets n° 2022-708 du 26 avril 2022 et n° 2023-729 du 7 août 2023* (p. 4901).

Saury (Hugues) :

- 2641 Éducation nationale. *Baisse du niveau en mathématiques en France* (p. 4902).

Stanzione (Lucien) :

- 2631 Éducation nationale. *Soutien institutionnel et reconnaissance des délégués départementaux de l'éducation nationale* (p. 4901).

## Énergie

Corbisez (Jean-Pierre) :

2651 Énergie. *Développement de l'énergie marémotrice* (p. 4902).

Darras (Jérôme) :

2648 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Révision du barème du dispositif MaPrimeRénov' concernant le chauffage au bois* (p. 4908).

Senée (Ghislaine) :

2643 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Application de l'article 40 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables* (p. 4908).

## L

### Logement et urbanisme

Herzog (Christine) :

2642 Partenariat territoires et décentralisation. *Dents creuses à propos du zéro artificialisation nette* (p. 4905).

## O

### Outre-mer

Omar Oili (Saïd) :

2629 Intérieur. *Demande du bilan de l'opération policière Wuambushu 2 à Mayotte* (p. 4903).

4899

## P

### Police et sécurité

Chaize (Patrick) :

2649 Intérieur. *Accès des policiers et agents habilités aux fichiers des permis de conduire et d'immatriculation* (p. 4905).

2650 Transports. *Accès des policiers municipaux au fichier des véhicules assurés* (p. 4909).

Martin (Pauline) :

2647 Intérieur. *Indemnisation des policiers municipaux* (p. 4904).

## Q

### Questions sociales et santé

Hingray (Jean) :

2627 Santé et accès aux soins. *Problématique de la commercialisation des prothèses dentaires par les dentistes* (p. 4905).

2635 Santé et accès aux soins. *Paris sportifs et addiction* (p. 4906).

Szczurek (Christopher) :

2637 Santé et accès aux soins. *Liberté d'activités et rémunérations de médecins retraités dans les communes rurales du Pas-de-Calais* (p. 4906).

## T

**Transports**

Canalès (Marion) :

2640 Transports. *Financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité des aérodromes* (p. 4909).

Hingray (Jean) :

2630 Intérieur. *Nécessaire équilibre à trouver entre la mobilité des seniors et la sécurité de la voie publique* (p. 4903).

**Travail**

Canalès (Marion) :

2645 Intérieur. *Conditions de mise en oeuvre de l'obligation d'emploi de 6 % de personnes atteintes d'un handicap au sein des SDIS* (p. 4904).

2646 Travail et emploi. *Risques d'exclusion d'une partie des publics accompagnés par les missions locales* (p. 4909).

# Questions écrites

## CULTURE

### *Suppression du tarif « livres et brochures » de La Poste*

2636. – 19 décembre 2024. – M. Jérôme Darras attire l'attention de Mme la ministre de la culture sur la suppression du tarif « livres et brochures » de La Poste. En effet, il a été annoncé que cette offre sera supprimée à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2025. Mise en place afin de favoriser et promouvoir la culture française en dehors des frontières, elle permettait aux éditeurs d'envoyer dans le monde entier des ouvrages, exclusivement rédigés en français ou en langue régionale, à un tarif préférentiel. Cette décision risque d'avoir des conséquences importantes pour les libraires et éditeurs indépendants. Elle va entraîner des coûts supplémentaires conséquents, alors que les grandes plateformes de vente en ligne proposent à leurs clients des livraisons gratuites ou à coût très faible. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les solutions alternatives qu'elle entend mettre en oeuvre pour soutenir le secteur de l'édition et favoriser le rayonnement de la culture française dans le monde.

## ÉDUCATION NATIONALE

### *Problème d'égalité salariale dont sont victimes certains enseignants suite à l'entrée en vigueur des décrets n° 2022-708 du 26 avril 2022 et n° 2023-729 du 7 août 2023*

2628. – 19 décembre 2024. – M. Cyril Pellevat attire l'attention de Mme la ministre de l'éducation nationale sur le problème d'égalité salariale dont sont victimes certains enseignants suite à l'entrée en vigueur des décrets n° 2022-708 du 26 avril 2022 et n° 2023-729 du 7 août 2023. Ces décrets modifient les conditions de classement des lauréats des concours et permettent en particulier de reprendre les services réalisés dans le secteur privé ainsi qu'une meilleure reprise des services réalisés en tant que contractuels de l'éducation nationale. Cependant, ces décrets ne s'appliquent qu'aux lauréats à partir des concours de 2022 ou de 2023 en fonction du concours. Ainsi, certains enseignants ont vu leurs collègues, contractuels puis lauréats d'un concours en 2022/2023 bénéficier de conditions de classement et donc de salaires nettement plus favorables bien qu'ayant une ancienneté de service à l'éducation nationale moins importante. Aussi, il lui demande s'il entend étendre ces dispositions aux enseignants titularisés avant 2022/2023.

### *Soutien institutionnel et reconnaissance des délégués départementaux de l'éducation nationale*

2631. – 19 décembre 2024. – M. Lucien Stanzione attire l'attention de Mme la ministre de l'éducation nationale sur le rôle fondamental que jouent les délégués départementaux de l'éducation nationale (DDEN) dans le système éducatif public et laïque depuis leur institutionnalisation. Constitués en association parapublique et investis de missions de médiation, d'évaluation et de coordination au sein des écoles, ils exercent leurs fonctions de manière bénévole, indépendante et impartiale, en collaboration avec l'ensemble des acteurs éducatifs. Les DDEN, en qualité de membres de droit des conseils d'école, contribuent au bien-être des élèves en assurant un suivi sur des sujets essentiels comme la restauration scolaire, la sécurité, les transports, la santé, l'hygiène, et l'état des infrastructures scolaires. Leurs enquêtes et publications, notamment sur des questions cruciales telles que la violence scolaire ou l'inclusion, sont largement reconnues et utilisées par des organismes publics. Cependant, ils ne bénéficient actuellement d'aucune subvention ni d'un appui institutionnel suffisant pour leur permettre de pérenniser et renforcer leurs actions. Ils demandent également l'intégration dans les conseils d'administration des collèges, en particulier pour assurer la continuité éducative entre l'école primaire et la classe de sixième du cycle 3, proposition soutenue par le Sénat lors du vote de la loi éponyme en 2019, mais non retenue en commission. Aussi, au moment du renouvellement quadriennal de leur mandat en 2025, les DDEN sollicitent un soutien logistique et financier accru, notamment par le biais de financements dédiés aux inspections académiques pour renforcer leur présence sur le terrain. Ainsi, il lui demande quelles dispositions elle entend mettre en place pour appuyer concrètement les actions des DDEN, reconnaître pleinement leur contribution dans les établissements scolaires, et remédier aux lacunes en matière de financement et de visibilité dont ils pâtissent actuellement.

### *Participation financière des communes pour les élèves scolarisés dans un établissement privé en langue régionale*

**2638.** – 19 décembre 2024. – **Mme Lauriane Josende** attire l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale** sur les conditions de participation financière des communes aux frais de scolarité des élèves résidant sur leur territoire mais scolarisés dans un établissement privé sous contrat d'association situé dans une autre commune et proposant un enseignement en langue régionale. Elle souligne qu'en vertu des dispositions de l'article L. 212-8 du code de l'éducation, une commune de résidence peut être tenue de contribuer financièrement aux frais de scolarité d'élèves inscrits dans des établissements privés sous contrat situés hors de leur territoire, lorsque ceux-ci dispensent des enseignements spécifiques absents des établissements publics ou privés de la commune de résidence. Cette obligation vise notamment à garantir l'accès à des enseignements spécialisés, tels que l'enseignement bilingue en langue régionale prévu par l'article L. 312-10 du code de l'éducation. Cependant, une situation particulière soulève des interrogations juridiques : dans les cas où la commune de résidence ne dispose pas d'un véritable enseignement bilingue mais propose néanmoins, dans le cadre de son projet pédagogique, une initiation à la langue régionale dispensée par des locuteurs qualifiés, la condition spécifique d'absence de service équivalent peut-elle être considérée comme remplie ? Ainsi, elle lui demande de préciser si, dans une telle configuration, la commune de résidence est légalement tenue de verser un forfait scolaire à une autre commune accueillant un établissement privé sous contrat proposant un enseignement bilingue, bien que cette dernière puisse déjà bénéficier d'une offre éducative locale similaire en langue régionale.

### *Baisse du niveau en mathématiques en France*

**2641.** – 19 décembre 2024. – **M. Hugues Saury** attire l'attention de **Mme la ministre de l'éducation nationale** sur la baisse du niveau en mathématiques en France. Le 4 décembre 2024, l'évaluation internationale Timss a une nouvelle fois mis en évidence ce retard. Les élèves de CM1 et de quatrième sont classés respectivement en dernière et avant dernière position parmi les pays de l'Union européenne. Le test révèle également des inégalités croissantes entre filles et garçons : l'écart entre leurs résultats est passé de 6 points en 2015 à 24 points aujourd'hui. De même, les élèves les plus défavorisés accusent un retard équivalent à deux années scolaires par rapport aux plus favorisés. Ce constat semble s'expliquer par plusieurs failles importantes. La formation des enseignants n'est-elle pas insuffisante, car 26% déclarent n'avoir eu accès à aucune formation en mathématiques durant les deux dernières années, en hausse de 9 points par rapport à 2019 ? Par ailleurs, beaucoup ne peuvent bénéficier de la formation continue, par manque de temps et en l'absence de remplacement. Enfin, les programmes de mathématiques ne manquent-ils pas de cohérence sur le long-terme ? En effet, ils souffrent d'une hésitation persistante entre une pédagogie basée sur la maîtrise des calculs et une approche axée sur la résolution de problèmes logiques. Elle est dommageable pour nos élèves, qui peinent à acquérir pleinement l'une ou l'autre de ces compétences. Aussi, il souhaite connaître les mesures envisagées pour construire dans la durée une politique de rehaussement du niveau en mathématiques et de réduction des inégalités. Il lui demande également quelles actions le Gouvernement prévoit de mettre en place pour garantir à chaque enseignant un accès effectif à une formation de qualité.

## ÉNERGIE

### *Développement de l'énergie marémotrice*

**2651.** – 19 décembre 2024. – **M. Jean-Pierre Corbisez** attire l'attention de **Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques, chargée de l'énergie** concernant l'insuffisante prise en considération de la production d'énergie marémotrice. Plus de 70 % de notre planète est couverte par des océans et des mers, représentant un potentiel de 140 millions de kilomètres cube de matière en mouvement perpétuel. En France, sur la base des principaux gisements marémoteurs, situés en Normandie et dans la région des Hauts de France, ce sont 15 Gigawatts de production d'énergie marémotrice possiblement mobilisables. L'exploitation de l'énergie des marées, à travers la construction de lagons marémoteurs sur nos côtes, représente une perspective unique en matière de production d'énergie verte, 100 % renouvelable : un lagon marémoteur produit ainsi de l'électricité à chaque marée montante et descendante, pendant environ 14 heures chaque jour et ce, de manière entièrement prédictible. Sur la base de 5 lagons marémoteurs, de 50 à 10 kilomètres carré, le potentiel de production annuelle en France pourrait s'établir à 25 Terawatts heure, soit 5 % de la consommation électrique dans notre pays, équivalent à la production réalisée par deux réacteurs nucléaires de type EPR. Or, alors que s'est engagée la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la feuille

de route présentée par le Gouvernement semble laisser de côté toute planification de développement de cette énergie décarbonée en se donnant uniquement comme objectif de « Continuer à suivre le potentiel, le coût et la faisabilité (...) des énergies marines ». Si nous voulons renforcer notre souveraineté énergétique, si nous voulons augmenter nos capacités de production d'énergies renouvelables, si nous voulons réduire notre dépendance aux fluctuations économiques du marché des énergies carbonées, nous devons nous doter d'un plan ambitieux en faveur du développement de l'énergie marémotrice. De ce point de vue, au-delà des objectifs inscrits dans la PPE qui sont à revoir, il convient d'adapter et de sécuriser les outils législatifs, réglementaires et financiers susceptibles d'accompagner de façon efficace et durable les projets de lagons marémoteurs. Aussi, il souhaite savoir si le Gouvernement entend infléchir ses orientations en faveur de l'énergie marémotrice dans la future programmation pluriannuelle de l'énergie et quelles mesures concrètes il envisage de prendre pour accompagner son développement.

## INTÉRIEUR

### *Demande du bilan de l'opération policière Wuambushu 2 à Mayotte*

**2629.** – 19 décembre 2024. – **M. Saïd Omar Oili** demande à **M. le ministre de l'intérieur** le bilan de l'opération policière Wuambushu 2 menée au mois d'avril 2024 dans le département de Mayotte.

### *Nécessaire équilibre à trouver entre la mobilité des seniors et la sécurité de la voie publique*

**2630.** – 19 décembre 2024. – **M. Jean Hingray** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les mesures envisagées pour assurer la poursuite de la mobilité des seniors tout en protégeant les usagers de la voie publique. Le mercredi 5 juin 2024, un tragique accident s'est produit à La Rochelle : une voiture s'est déportée sur la gauche et a heurté un groupe d'enfants à vélo. Six enfants ont été gravement blessés et une jeune fille est décédée à l'hôpital. La conductrice du véhicule, en état de choc, a également dû être hospitalisée. Le Parlement européen a voté le 28 février la réforme du permis de conduire, qui poursuit encore son chemin législatif. L'instauration d'un contrôle de santé obligatoire n'a pas été retenue, laissant chaque État membre décider malgré une invitation à se pencher sur le sujet. De nombreux États européens ont déjà instauré des visites médicales obligatoires à partir d'un certain âge pour continuer à conduire. L'État français s'y est toujours opposé alors qu'une grande partie de la population y est favorable. Un rejet fondé sur l'absence de preuves que ces visites diminuent les accidents dans les pays ayant mis en place des visites médicales. Ne serait-il pas pertinent de mener des expérimentations en France avant de conclure à leur inefficacité ? Les mesures actuelles, telles que la sensibilisation des médecins à leur rôle de conseil en matière de conduite et les stages de remise à niveau, ne sont efficaces que pour les personnes conscientes de leur vulnérabilité ou que l'entourage a réussi à sensibiliser. La procédure permettant au préfet de faire évoluer le statut du conducteur, après qu'il l'ait enjoint à réaliser un contrôle médical (article R. 221-14 du code de la route), dépend d'un signalement, acte de dénonciation souvent difficile à accomplir. De plus, cette procédure est parfois entravée par l'encombrement des préfetures. Quelles mesures sont prévues pour les plus vulnérables, isolés ou difficile à sensibiliser ? Les personnes atteintes d'une affection médicale recensée dans la liste annexée à un arrêté du 28 mars 2022 doivent se soumettre à un contrôle médical périodique. Or, le vieillissement affecte les capacités visuelles, auditives et physiques des conducteurs, rendant leur conduite moins sûre sans qu'ils souffrent nécessairement de l'une de ces affections. S'il est vrai que la plupart des seniors adaptent alors leur conduite vers plus de prudence, de trajets plus courts et dans des milieux connus, le risque demeure. La question du maintien de la mobilité en milieu rural, où l'offre de transports collectifs est très faible et souvent inexistante, est également cruciale. Le 29 juin 2021, un colloque organisé par la délégation à la sécurité routière a abordé « la mobilité des aînés, vivre, ensemble ». Malgré les efforts des collectivités territoriales, associations et particuliers, ce sujet reste insuffisamment pris en compte et négligé en termes d'actions. Les chiffres montrent que les seniors ne sont pas responsables de plus d'accidents que les autres conducteurs, mais qu'ils en sont souvent victimes. Toutefois, ils causent tout de même des accidents. Les autres causes majeures d'accidents, telles que l'alcool et les stupéfiants, font l'objet de mesures de prévention et de répression. Il est important de ne pas stigmatiser les conducteurs seniors ni de les priver de leur moyen de déplacement, surtout en milieu rural, mais une véritable réflexion approfondie doit s'engager pour répondre aux préoccupations des familles et aux personnes concernées par ces problématiques, les victimes de ces accidents en premier lieu. Ainsi, il souhaite savoir quelles actions supplémentaires le Gouvernement envisage de mettre en place pour garantir la mobilité des seniors tout en protégeant les usagers de la voie publique

*Règles d'occupation du domaine public pour les halles et marchés*

**2634.** – 19 décembre 2024. – **M. Paul Vidal** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur les règles d'occupation et de sous-occupation du domaine public pour les halles et marchés. Bien que la règle traditionnelle en droit français (depuis l'édit de Moulins de 1566), reprise par le droit européen, veuille que l'autorisation d'occupation du domaine public soit nécessairement précaire pour répondre aux garanties d'impartialité et de transparence, le 4° de l'article L. 2122-1-3 du code général de la propriété des personnes publiques prévoit que la procédure de sélection peut être écartée "Lorsque les caractéristiques particulières de la dépendance, notamment géographiques, physiques, techniques ou fonctionnelles, ses conditions particulières d'occupation ou d'utilisation, ou les spécificités de son affectation le justifient au regard de l'exercice de l'activité économique projetée". Il lui demande si les commerçants des halles et marchés sont potentiellement concernés par l'exception mentionnée au 4° de l'article L. 2122-1-3 du code général de la propriété des personnes publiques. Sinon envisagerait-il une évolution de la procédure d'appel d'offre pour les commerçants des halles et des marchés.

*Publication de l'arrêté d'exonération de la TICPE applicable au gazole et à l'essence pour les véhicules des SDIS*

**2644.** – 19 décembre 2024. – **Mme Marion Canalès** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** concernant la publication de l'arrêté garantissant la mise en application de l'exonération totale de l'ancienne taxe intérieure de consommation (TICPE) applicable au gazole et à l'essence, utilisés par l'ensemble des véhicules d'incendie et de secours. Alors que les services d'incendie et de secours (SDIS) sont confrontés à d'importants enjeux de financement, cette exonération totale représente un souffle d'air considérable. Néanmoins, si les modalités de remboursement de l'année N+1 ont bien été précisées par le décret n° 2024-241 du 19 mars 2024, celui permettant son application concrète demeure en attente. Elle lui demande donc à quel moment le décret d'application permettant cette exonération totale sera publié.

*Conditions de mise en oeuvre de l'obligation d'emploi de 6 % de personnes atteintes d'un handicap au sein des SDIS*

**2645.** – 19 décembre 2024. – **Mme Marion Canalès** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les conditions de mise en oeuvre de l'obligation d'emploi de 6 % de personnes atteintes d'un handicap au sein des services d'incendie et de secours (SDIS). Si la circulaire du 26 octobre 2009 a assoupli les conditions de contribution des SDIS au fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique - FIPHFP -, celle-ci ne tient pas compte de la difficulté principale découlant de la condition d'aptitude médicale et physique pesant sur l'essentiel des effectifs des SDIS. L'obligation d'emploi de 6 % n'étant pas atteinte, cela engendre des conséquences financières lourdes pour les budgets des SDIS et donc des services départementaux qui doivent apporter leur contribution financière au FIPHFP en compensation. Dans un contexte financier compliqué, notamment pour les SDIS qui se heurte à un « mur de financement » comme l'a souligné en mars 2024 le rapport de la mission d'information de l'Assemblée nationale sur le financement des SDIS, il pourrait être opportun de mettre en cohérence cette obligation d'aptitude avec les modalités de contribution au FIPHFP précité. Elle lui demande donc si, au même titre que certains secteurs d'activités tels que ceux du personnel naviguant, des ambulanciers ou encore des convoyeurs de fonds qui bénéficient d'une minoration de leur contribution lorsqu'elles emploient plus de 80 % de salariés occupant des emplois nécessitant des aptitudes physiques particulières, les SDIS pourraient bénéficier d'une minoration identique.

*Indemnisation des policiers municipaux*

**2647.** – 19 décembre 2024. – **Mme Pauline Martin** interroge **M. le ministre de l'intérieur** sur la mise en oeuvre du nouveau régime indemnitaire des policiers municipaux, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Ce régime, instauré par le décret n° 2024-614 du 26 juin 2024 a pour objectif de revaloriser les rémunérations de 28 000 policiers municipaux (de catégories A, B et C) et gardes champêtres (catégorie C), via une indemnité spéciale de fonction et d'engagement (ISFE) qui inclut une part fixe, dont le taux varie selon les grades, ainsi qu'une prime annuelle au mérite, dont le plafond est fixé à 5 000 euros. La décision concernant le montant de la prime annuelle relève des collectivités, conformément au principe de libre administration. L'application de ce régime varie d'une ville à l'autre, créant ainsi des disparités et certaines municipalités invoquent des contraintes budgétaires pour justifier des primes variables limitées. Au Mans, par exemple, les policiers sont satisfaits de la part fixe, mais jugent la prime variable insuffisante par rapport à d'autres villes comme Montpellier. Ce mécontentement a conduit à des

grèves à Beauvais, Marseille et Lyon, où les inégalités, notamment entre la direction et les agents de catégorie C, sont vivement dénoncées. Par conséquent, ces écarts de rémunération risquent d'inciter de nombreux policiers municipaux à se tourner vers des collectivités offrant de meilleures conditions, fragilisant ainsi les territoires financièrement plus vulnérables. Ces difficultés sont d'autant plus marquées dans un contexte où les collectivités doivent s'adapter à une complexité croissante. En effet, elles viennent tout juste de mettre en oeuvre l'indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise (IFSE) et le régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP). À seulement trois semaines de la date butoir pour parvenir à un accord entre les municipalités et les syndicats, elle demande au Gouvernement les mesures qu'il prévoit pour garantir une mise en oeuvre équitable de ce régime et éviter que ces divergences n'entraînent un exode des policiers municipaux vers les communes les plus généreuses.

#### *Accès des policiers et agents habilités aux fichiers des permis de conduire et d'immatriculation*

2649. – 19 décembre 2024. – M. Patrick Chaize rappelle à M. le ministre de l'intérieur les termes de sa question n° 00632 posée le 03/10/2024 sous le titre : "Accès des policiers et agents habilités aux fichiers des permis de conduire et d'immatriculation", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

### PARTENARIAT TERRITOIRES ET DÉCENTRALISATION

#### *Temporalité des délibérations sur le recensement des chemins ruraux situés sur le territoire d'une commune*

2632. – 19 décembre 2024. – Mme Lauriane Josende attire l'attention de Mme la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation sur la temporalité des délibérations adoptant un tableau de classement des chemins ruraux d'une commune. La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale introduit l'article L. 161-6-1 du code rural qui prévoit que la délibération sur le recensement des chemins ruraux situés sur le territoire de la commune, après enquête publique, suspend le délai de prescription pour l'acquisition des parcelles comportant ces chemins. Cette suspension produit ses effets jusqu'à la délibération arrêtant le tableau récapitulatif des chemins ruraux, prise après enquête publique réalisée en application du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. Cette délibération ne peut intervenir plus de deux ans après la délibération prévue au premier alinéa. Cependant, le texte reste silencieux sur un éventuel effet rétroactif de ces dispositions. Ainsi, elle souhaite savoir si les nouvelles dispositions de l'article L. 161-6-1 du code rural bénéficient aux délibérations adoptant un tableau de classement des chemins ruraux antérieures à la loi n° 2022-217 du 21 février 2022.

#### *Dents creuses à propos du zéro artificialisation nette*

2642. – 19 décembre 2024. – Mme Christine Herzog interroge Mme la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation sur le problème posé par le zéro artificialisation nette concernant les dents creuses non artificialisées. La loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en oeuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux a instauré une garantie pour toutes les communes : son article 4 dispose en effet qu'une commune qui est couverte par un document d'urbanisme, ne peut être privée d'une surface minimale de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Elle lui demande si les dents creuses, ces espaces disponibles à la (re) construction, entourés de parcelles bâties, doivent être ou non décomptés de la garantie universelle d'un hectare et s'ils doivent ou non, appartenir à un schéma de cohérence territoriale.

### SANTÉ ET ACCÈS AUX SOINS

#### *Problématique de la commercialisation des prothèses dentaires par les dentistes*

2627. – 19 décembre 2024. – M. Jean Hingray attire l'attention de Mme la ministre de la santé et de l'accès aux soins sur la commercialisation des prothèses dentaires par les dentistes. De plus en plus de prothèses dentaires posées en France viennent de l'étranger. Appréciées pour leur faible coût, elles mettent en danger le savoir faire français en la matière dans une période où la relocalisation est l'un des objectifs du Gouvernement. Ces prothèses à faible coût sont utilisées par des professionnels peu scrupuleux pour augmenter leur marge en utilisant la confiance

des patients. L'article L. 1111-3-2 du code de la santé publique établit déjà une obligation pour les chirurgiens-dentistes de dissocier sur leurs devis « le prix de vente de chaque produit et de chaque prestation proposés ». Ledit article impose également au « professionnel de santé de remettre au patient les documents garantissant la traçabilité et la sécurité des matériaux utilisés. L'annexe XIV de la convention nationale organisant les rapports entre les chirurgiens-dentistes et l'assurance maladie impose également de spécifier le lieu de fabrication du dispositif médical dans le devis. Or, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes constate des manquements à ces dispositifs législatifs et réglementaires, qui ont permis à certains professionnels d'abuser leur clientèle notamment sur la provenance et le coût de leur prothèse. Ainsi, il souhaite savoir ce que le Gouvernement envisage de faire pour protéger la profession des prothésistes dentaires en France ainsi que des améliorations qu'il compte mettre en place pour prévenir ces fraudes constatées. En outre, le Sénateur voudrait savoir si la séparation de l'acte prothétique de celui de la vente du dispositif médical chez un autre professionnel, comme c'est déjà le cas dans d'autres professions médicales, a déjà été envisagée pour éviter les abus dans ce domaine dentaire.

### *Paris sportifs et addiction*

**2635.** – 19 décembre 2024. – **M. Jean Hingray** attire l'attention de **Mme la ministre de la santé et de l'accès aux soins** sur les paris sportifs et leur addiction. Les paris sportifs représentent une offre singulière dans le paysage des jeux d'argent, qui sont par ailleurs reconnus comme une addiction, qui est la seule addiction comportementale. Les chiffres sont alarmants, surtout depuis la bascule vers les jeux en ligne permettant l'anonymat des joueurs : pour le dernier mondial de football en France, 615 millions d'euros ont été misés sur la compétition en 2022 contre 366 millions en 2018. Au delà, c'est l'âge des parieurs, notamment excessifs, qui interpelle : en 2023, les 18-24 ans constituaient 16 % des inscrits sur la liste des 60 000 joueurs « interdits volontaires » que l'autorité nationale des jeux (ANJ) tient à jour, révélant le rajeunissement de cette base. Le taux d'addiction chez les 18-25 ans est deux fois plus élevé que dans le reste de la population, notamment pour des raisons neurobiologiques. Par ailleurs, le nombre de joueurs excessifs ne cesse de croître selon Isabelle Falque-Pierrotin, présidente de l'instance. Aujourd'hui, le constat est que les opérateurs de jeux n'assument pas leurs responsabilités : les dispositifs de prévention tiennent au logo « Interdit aux moins de 18 ans » ou encore à l'obligation de renvoyer vers des lignes d'écoute gérées par des associations. Dans les faits, ces derniers vont inciter le joueur à perdre le contrôle de sa pratique, avec une véritable contradiction : l'opérateur prétend permettre aux joueurs d'être responsables et de l'autre il met tout en oeuvre pour les pousser à adopter une pratique déraisonnable et intensive. Certes il existe une démarche volontaire d'interdiction de jeux, qui permet à ces joueurs de s'auto-bannir des plate-forme de jeux mais ces « interdits volontaires » peuvent continuer à jouer sur des sites illégaux ou « en dur », dans un point de vente. De plus, les campagnes publicitaires ciblent particulièrement les jeunes, plus vulnérables, ainsi que les précaires et la classe populaire. Le but est de rendre les joueurs addicts car ils génèrent 68 % du produit brut des paris sportifs. L'enjeu de santé publique est au coeur de ces constats : l'ANJ a fait déjà des propositions auprès des pouvoirs publics pour renforcer le cadre juridique actuel, qu'il est essentiel d'affermir en raison des nouvelles stratégies induites par le numérique qui renforce la vulnérabilité psychologique du joueur. En ce sens sont visées celles des cadeaux aux parieurs, faits pour inciter ces derniers à jouer davantage ou encore la pratique des carrés VIP chez les opérateurs, qui téléphonent aux joueurs, créant ainsi un lien de proximité. Selon Matthieu Escande, avocat en droit des jeux et paris sportifs, il y aurait des mesures simples à prendre pour arrêter ce mécanisme d'addiction, en sachant que chaque opérateur fait un profilage sur chaque parieur avec des données numériques, il serait possible pour l'ANJ avec un simple algorithme, de savoir au même moment qu'un opérateur qui est addict et qui ne l'est pas. Il souhaite savoir quelles mesures vont être mises en place pour faire face à ce phénomène de santé publique qui ne cesse de prendre de l'ampleur.

4906

### *Liberté d'activités et rémunérations de médecins retraités dans les communes rurales du Pas-de-Calais*

**2637.** – 19 décembre 2024. – **M. Christopher Szcurek** attire l'attention de **Mme la ministre de la santé et de l'accès aux soins** sur la pénurie persistante de médecins dans les zones rurales et les nombreux blocages administratifs qui empêchent l'organisation de l'activité des médecins retraités désireux d'exercer dans ces territoires en difficulté. Aujourd'hui, près de 80 % du territoire français est considéré comme un désert médical. Cette situation critique touche particulièrement les communes rurales, notamment dans le département du Pas-de-Calais, où de nombreux habitants, parmi lesquels une proportion importante de personnes âgées, se retrouvent sans accès local à un médecin généraliste. Les agences régionales de santé (ARS) disposent de moyens administratifs et financiers pour promouvoir l'installation et le maintien en activité de professionnels de santé dans les territoires. En collaboration avec les communes, qui mobilisent des ressources souvent très limitées pour

développer des dispositifs tels que le salariat de médecins, l'ARS a la responsabilité de soutenir ces initiatives. Cela permet de garantir un accès à des soins de proximité pour les populations et de réduire la pression sur les services hospitaliers, eux-mêmes confrontés à de graves difficultés. Or, dans le village de Nordausques, deux médecins retraités, soucieux de soutenir une population durement frappée par l'absence de professionnels de santé, se sont portés volontaires pour reprendre leur activité. Ce projet, porté par des élus locaux et plébiscité par les habitants, se trouve bloqué par une décision de l'ARS des Hauts-de-France. Bien que ces médecins soient salariés par le centre hospitalier régional de Saint-Omer (CHRSO) de Helfaut et que ce dispositif ait fait ses preuves dans d'autres communes du Calaisis, l'ARS a opposé un refus à cette initiative, invoquant un coût financier jugé excessif. Les élus du village souhaitent porter cette solution pour pallier le grave manque de médecins dans le territoire. Un tel dispositif doit prendre fin courant 2025 avec l'arrivée de deux nouveaux médecins sur le territoire. Alors que les élus se démènent pour conserver une offre de santé minimale dans leurs territoires et que des solutions concrètes sont trouvées, il est profondément anormal que les structures administratives comme l'ARS des Hauts-de-France bloquent la mise en place de ce projet, temporaire et peu coûteux. D'autant plus que des lieux dédiés sont déjà mis à disposition dans des villages voisins, où une maison de santé est prête à accueillir les praticiens. Il lui demande qu'elle précise et appuie la demande des élus et des habitants sur la mise en place de ce dispositif temporaire permettant un accès renouvelé pour les professionnels de santé dans un territoire en si criant besoin ainsi qu'elle porte une réforme profonde des ARS, structures lourdes et technocratiques bloquant bien souvent les initiatives locales par des décisions comptables et difficiles à comprendre.

## TRANSITION ÉCOLOGIQUE, ÉNERGIE, CLIMAT ET PRÉVENTION DES RISQUES

### *Situation préoccupante des entreprises du secteur du bois face au dispositif de la responsabilité élargie du producteur issu de la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire du 10 février 2020*

**2633.** – 19 décembre 2024. – **Mme Lauriane Josende** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur les difficultés économiques des entreprises du secteur du bois à cause du dispositif de la responsabilité élargie du producteur (REP) sur les produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment (PMCB) issu de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Aujourd'hui, la situation est critique puisque près de 70% des entreprises du secteur du bois ont démissionné de leur éco organisme à titre préventif. En effet, les tarifs 2025 des éco organismes ne sont pas disponibles et la hausse annoncée des éco contributions est de plus de 50 %. Il est impératif de trouver des solutions opérationnelles avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025 puisque 50 % des entreprises ont des comptes dans le rouge. Ainsi, pour un sciage à 200 euros /m<sup>3</sup>, il est prévu de ponctionner 4 % du chiffre d'affaires en 2025 et 8 % en 2027. Les deux arrêtés ministériels de mars et juillet dernier ont bien tenté de corriger le tir mais en vain. Ce nouvel impôt de production porte sur plus de 220 millions en 2025 et près de 500 millions en 2027. Il revient alors au consommateur français et aux propriétaires privés et publics de payer in fine ce nouvel impôt favorisant ainsi le recours au bois d'import. Il est impératif que le Gouvernement s'engage pour garantir l'avenir industriel des entreprises du secteur du bois. Ainsi, elle souhaite connaître les solutions envisagées par le Gouvernement pour lutter contre la distorsion de concurrence du marché du bois et empêcher la fermeture des entreprises du secteur.

### *Responsabilité élargie du producteur, éco-contribution et filière bois*

**2639.** – 19 décembre 2024. – **Mme Monique Lubin** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur les conséquences de la mise en application de la responsabilité élargie des producteurs de matériaux de construction du secteur du bâtiment (REP-PMCB), suite à une saisine de la Fédération nationale du bois. Ayant interrogé à ce sujet le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en décembre 2023 par une question écrite, elle s'est vu répondre que le cadre réglementaire relatif aux éco-contributions avait été modifié pour rétablir l'équité des contributions entre les produits de construction en bois issus de scieries, qui sont principalement fabriqués en France, et les produits de construction en bois préfabriqués, qui sont souvent importés. Un arrêté a été publié le 20 février 2024 afin de mettre sur un pied d'égalité les bois français et les bois d'importation grâce à l'introduction d'un taux d'abattement applicable aux bois frais de sciage dont le taux d'humidité est supérieur à 20 %. Il devait permettre également une réduction des coûts supportés par la filière. Un second arrêté a complété ce dispositif afin que ces contributions financières reflètent la performance de collecte et de traitement de chaque matériau. L'objectif de ces évolutions était de prendre pleinement en compte le bon taux de collecte et de traitement des matériaux bois. Aujourd'hui, la

sénatrice est pourtant à nouveau saisie par les acteurs de la filière bois qui signalent l'urgence d'agir pour mettre fin à une situation qui les pénalise. Ils rappellent que la REP-PMBC vise la collecte et la valorisation des déchets de bois en fin de vie lors de la déconstruction des bâtiments, domaine dans lequel le bois est exemplaire. Ils rappellent que ces bois sont valorisés à valeur positive pour l'industrie du panneau et en énergie ; et que le bois n'est pas une cause des déchets sauvages, étant à 100 % renouvelable et bio dégradable. Ils estiment que 70% des entreprises-bois auraient démissionné de leur éco-organisme à titre préventif car ces derniers n'auraient pas de visibilité sur ce que seront leurs tarifs pour 2025 - et ce alors que la hausse annoncée des éco-contributions pourrait être supérieure à 50 %. Ils insistent sur le fait que la REP-PMCB est un dispositif franco-français inédit en Europe, aucun autre pays n'ayant décidé de traiter ainsi son industrie nationale. Les acteurs de la filière bois estiment que pour un sciage à 200 euros/m<sup>3</sup>, il était prévu de ponctionner 4% de leur chiffre d'affaires en 2025 et 8% en 2027. La RE-PMCB devait selon eux porter sur plus de 220 millions en 2025 et près de 500 millions en 2027, avec le risque que le consommateur français et les propriétaires privés et publics - dont les communes forestières - soient ceux qui paient in fine ce prélèvement aussi problématique sur le plan écologique qu'économique. Et cela au profit du bois d'import. Dans le cadre de la mise en place de la RE-PMCB, le bois serait le matériau qui paierait le plus cher, puisqu'en structure il paierait 15 fois plus cher que le béton ou l'acier ; et en revêtements de sol, le parquet paierait 3 fois plus que le PVC. Les acteurs de la filière bois reconnaissent toutefois que sans l'arrêté ministériel de juillet 2024 dont l'effet serait temporaire, la ponction s'élèverait déjà à 8 % en 2025. Elle souhaite par conséquent savoir si ces informations sont exactes et si oui, quelles mesures opérationnelles la ministre compte prendre dans les plus brefs délais pour prévenir les conséquences pour la filière-bois du déploiement dans ces conditions de la RE-PMBC. Les acteurs concernés insistent sur la nécessité que des solutions soient identifiées et mises en place d'ici le premier janvier 2025.

#### *Application de l'article 40 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables*

**2643.** – 19 décembre 2024. – **Mme Ghislaine Senée** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur l'absence de décret prévu à l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables. En vertu de cet article 40, est mise en place une obligation d'installation d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur au moins la moitié de la superficie des parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés. Ce même article prévoit également un certain nombre de dérogations à cette obligation selon certains critères qui devront être précisés par décret. Or, ce décret n'a pas encore été publié, rendant pour certaines collectivités la situation floue. Ainsi, la loi prévoit quatre dérogations. La première est prévue pour les parcs de stationnement extérieurs dont le gestionnaire met en place des procédés de production d'énergies renouvelables ne requérant pas l'installation d'ombrières. La seconde est liée à des potentielles contraintes techniques, de sécurité, architecturales, patrimoniales et environnementales ou relatives aux sites et aux paysages ne permettant pas l'installation de ces dispositifs. La troisième est relative aux cas où ces obligations ne peuvent être satisfaites dans des conditions économiquement acceptables. La quatrième lorsque ledit parc est ombragé par des arbres sur au moins la moitié de sa surface et la dernière lorsqu'il est prévu la suppression ou la transformation totale ou partielle du parc. La sénatrice a par ailleurs été interrogée par un élu local au sujet de cette quatrième dérogation, ne parvenant pas à estimer à quel niveau se situait le calcul de surface de couverture ombragée. En l'état, nombre de ces dérogations ne sont donc pas assez précises pour permettre une application sereine de cette disposition. Dès lors, la sénatrice attire l'attention du Gouvernement sur la rédaction et la publication de ce décret. Elle souhaite savoir quand celui-ci doit être publié, quelles sont les dérogations concernées par le futur décret et avec quel degré de précision ces dérogations seront définies.

4908

#### *Révision du barème du dispositif MaPrimeRénov' concernant le chauffage au bois*

**2648.** – 19 décembre 2024. – **M. Jérôme Darras** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur la révision du barème du dispositif MaPrimeRénov', concernant le chauffage au bois. Après une première baisse de 30 % des aides à l'installation d'appareils de chauffage au bois appliquée au 1<sup>er</sup> avril 2024, une nouvelle révision du barème de l'aide à la rénovation énergétique avec une baisse de 50 % pour le chauffage domestique au bois applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2025 est envisagée. Cela reviendrait à diviser par trois le soutien de l'État à l'installation d'appareils de chauffage au bois en 8 mois. Le chauffage au bois, plus particulièrement le chauffage au granulé, est pourtant reconnu comme vertueux par de nombreux organismes publics, au premier rang desquels l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Le bois est un combustible financièrement accessible, particulièrement bénéfique pour l'environnement avec seulement 26 g de CO<sub>2</sub> par kWh produit et porteur

d'emplois locaux. Il contribue également à l'indépendance énergétique du pays avec une production nationale à plus de 85 %. Cette refonte du barème du dispositif MaPrimeRénov'a donc des conséquences non négligeables, à la fois pour les ménages mais aussi pour la filière bois. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il entend revenir sur cette baisse des aides pour le chauffage au bois.

## TRANSPORTS

### *Financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité des aérodromes*

**2640.** – 19 décembre 2024. – Mme Marion Canalès attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports sur le financement des missions régaliennes de sûreté et de sécurité des aérodromes. Au travers de l'article 39 du projet de loi pour 2025, le Gouvernement a exclu les aérodromes de classe 3 (entre 5 001 et 5 millions de passagers) de ce dispositif de compensation, ce qui, en faisant peser une charge financière supplémentaire, est susceptible d'altérer fortement l'attractivité des appels d'offre, a fortiori pour certains aérodromes à la rentabilité limitée. C'est notamment le cas pour l'aérodrome de Clermont-Ferrand qui revêt pourtant un intérêt majeur en termes d'aménagement du territoire, accentué par le caractère fortement aléatoire de la liaison ferroviaire Paris-Clermont. Sauf à prendre le risque d'infructuosité, il appartiendrait aux collectivités territoriales propriétaires de pallier le désengagement de l'État en abondant la ligne budgétaire correspondante. Elle lui demande donc les mesures que comptent mettre en oeuvre le Gouvernement pour assumer la responsabilité de ses missions régaliennes stricto-sensu et ne pas mettre en péril de nombreux aérodromes régionaux.

### *Accès des policiers municipaux au fichier des véhicules assurés*

**2650.** – 19 décembre 2024. – M. Patrick Chaize rappelle à M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports les termes de sa question n° 00633 posée le 03/10/2024 sous le titre : "Accès des policiers municipaux au fichier des véhicules assurés", qui n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

## TRAVAIL ET EMPLOI

### *Risques d'exclusion d'une partie des publics accompagnés par les missions locales*

**2646.** – 19 décembre 2024. – Mme Marion Canalès attire l'attention de Mme la ministre du travail et de l'emploi sur les risques d'exclusion d'une partie des publics accompagnés par les missions locales à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, date à laquelle entrera en vigueur la loi n° 2023-1196 du 18 décembre 2023 pour le plein emploi. En conditionnant l'accompagnement des jeunes par une mission locale à l'inscription à France Travail, les jeunes sous statut scolaire ou étudiant, souvent confrontés à des problématiques de décrochage, se verront donc contraints d'abandonner le statut précité. Cela va à l'encontre de la philosophie même des missions locales dont l'enjeu premier consiste à garantir l'insertion des jeunes, celle-ci passant prioritairement par la lutte contre le décrochage scolaire, à l'instar de ce que prévoit actuellement le dispositif Tous droits ouverts. Outre les scolaires, les jeunes ressortissants étrangers dont un grand nombre s'avère en attente d'obtention d'un titre de séjour valide, seront empêchés d'accéder aux services des missions locales puisque leur statut s'avèrera incompatible avec les critères d'inscription à France Travail. Elle lui demande donc la nature des garde-fous envisagés par le Gouvernement pour se prémunir d'un risque d'exclusion des publics et ainsi éviter tout risque de précarisation les concernant.

### 3. Réponses des ministres aux questions écrites

#### INDEX ALPHABÉTIQUE DES SÉNATEURS AYANT REÇU UNE OU PLUSIEURS RÉPONSES

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

#### B

**Bouad (Denis) :**

**1980** Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Environnement.** *Renforcement des digues du Petit Rhône* (p. 4919).

#### C

**Cukierman (Cécile) :**

**665** Transports. **Transports.** *Situation de Fret SNCF* (p. 4921).

#### D

**Dumas (Catherine) :**

**968** Transports. **Collectivités territoriales.** *Vétusté de nombreux ponts* (p. 4922).

**Dumont (Françoise) :**

**535** Transports. **Collectivités territoriales.** *Garanties d'usage des postes d'amarrage dans les ports varois* (p. 4920).

#### G

**Gontard (Guillaume) :**

**1195** Transports. **Transports.** *Lancement des travaux du RER grenoblois* (p. 4923).

**Gueret (Daniel) :**

**1951** Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Environnement.** *Professionnels locaux du recyclage des déchets* (p. 4918).

#### H

**Herzog (Christine) :**

**1500** Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Collectivités territoriales.** *Tarifcation incitative en matière de déchets* (p. 4917).

**1806** Transports. **Économie et finances, fiscalité.** *Éligibilité des conducteurs de travailleurs à l'indemnité carburant travailleur* (p. 4924).

## M

**Margaté (Marianne) :**

1179 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Environnement.** *Décharges sauvages* (p. 4915).

**Martin (Pauline) :**

176 Transports. **Transports.** *Installation des ralentisseurs sur les voiries communales et départementales* (p. 4920).

**Micouleau (Brigitte) :**

1177 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Transports.** *Garantir la sécurité des usagers de véhicules équipés d'airbags défectueux et contrôler la fiabilité des dispositifs de sécurité* (p. 4914).

## P

**Pluchet (Kristina) :**

1308 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Environnement.** *Portée de la réglementation régissant les installations de méthanisation* (p. 4916).

## R

**Rojouan (Bruno) :**

1580 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. **Environnement.** *Risques liés aux polluants éternels* (p. 4917).

## INDEX ANALYTIQUE DES QUESTIONS AYANT REÇU UNE RÉPONSE

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

### C

#### Collectivités territoriales

Dumas (Catherine) :

968 Transports. *Vétusté de nombreux ponts* (p. 4922).

Dumont (Françoise) :

535 Transports. *Garanties d'usage des postes d'amarrage dans les ports varois* (p. 4920).

Herzog (Christine) :

1500 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Tarifcation incitative en matière de déchets* (p. 4917).

### E

#### Économie et finances, fiscalité

Herzog (Christine) :

1806 Transports. *Éligibilité des conducteurs de travailleurs à l'indemnité carburant travailleur* (p. 4924).

4912

#### Environnement

Bouad (Denis) :

1980 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Renforcement des digues du Petit Rhône* (p. 4919).

Gueret (Daniel) :

1951 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Professionnels locaux du recyclage des déchets* (p. 4918).

Margaté (Marianne) :

1179 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Décharges sauvages* (p. 4915).

Pluchet (Kristina) :

1308 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Portée de la réglementation régissant les installations de méthanisation* (p. 4916).

Rojouan (Bruno) :

1580 Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Risques liés aux polluants éternels* (p. 4917).

### T

#### Transports

Cukierman (Cécile) :

665 Transports. *Situation de Fret SNCF* (p. 4921).

**Gontard (Guillaume) :**

**1195** Transports. *Lancement des travaux du RER grenoblois* (p. 4923).

**Martin (Pauline) :**

**176** Transports. *Installation des ralentisseurs sur les voiries communales et départementales* (p. 4920).

**Micouleau (Brigitte) :**

**1177** Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques. *Garantir la sécurité des usagers de véhicules équipés d'airbags défectueux et contrôler la fiabilité des dispositifs de sécurité* (p. 4914).

# Réponses des ministres

## AUX QUESTIONS ÉCRITES

### TRANSITION ÉCOLOGIQUE, ÉNERGIE, CLIMAT ET PRÉVENTION DES RISQUES

*Garantir la sécurité des usagers de véhicules équipés d'airbags défectueux et contrôler la fiabilité des dispositifs de sécurité*

1177. – 10 octobre 2024. – **Mme Brigitte Micoulean** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie** sur les graves problèmes que connaissent actuellement les propriétaires de véhicules Citroën C3 et DS3, (véhicules fabriqués entre 2009 et 2019) résidant sur le territoire national. Depuis le reçu d'une lettre recommandée leur demandant de ne plus utiliser leur véhicule sous peine de risques graves, voire mortels, en raison de la dégradation potentielle des airbags de leur véhicule, ils se retrouvent dans une situation très difficile car le constructeur n'a pas du tout anticipé ce rappel massif de véhicule devant avoir les airbags remplacés. Les véhicules de prêt mis à disposition des clients sont très peu nombreux au regard du nombre de véhicules immobilisés. L'attente de la livraison des nouveaux airbags est longue, car ceux-ci doivent être fabriqués au fur et à mesure et ne le sont que lorsque les propriétaires reçoivent un code, après s'être inscrit sur le site dédié de Stellantis. La moyenne d'attente est de trois mois environ quel que soit le département concerné. Les garages et concessionnaires sont submergés et aucune coordination de la part de Citroën n'a été mise en place. De plus, pratiquement aucun remorquage n'est proposé pour amener le véhicule pour les travaux ; le propriétaire devant le faire par ses propres moyens, malgré les risques encourus et dénoncés par le constructeur. Il semble ainsi que Citroën ait vendu des véhicules en étant parfaitement informé du grave problème existant puisque les procédures aux États-Unis étaient en cours, voire terminées, avec condamnation du fabricant d'airbags, Takata. Elle lui demande donc quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour garantir la sécurité des usagers, contrôler la fiabilité des dispositifs de sécurité proposés dans les véhicules, et que de tels faits ne puissent plus se reproduire. – **Question transmise à Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques.**

*Réponse.* – Les possibilités d'action des autorités nationales et en particulier du Gouvernement pour remédier à la situation rencontrée par les propriétaires de voitures équipées d'airbags TAKATA sont définies par le règlement (UE) 2018/858, et notamment par son article 52. Ces actions sont mises en oeuvre par le Service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM), service à compétence nationale appartenant à la DGEC et placé sous l'autorité du ministre chargé des transports, qui demande au constructeur de prendre sans tarder toutes les mesures correctives appropriées. Dès qu'il a été saisi de cette affaire, à savoir en mai 2023, le SSMVM a veillé à ce que Stellantis mette en place les mesures correctives et restrictives telles que le rappel des véhicules concernés assorti de la recommandation adressée aux conducteurs de ne plus utiliser leurs véhicules. Afin d'être en mesure de lancer les rappels en métropole et dans l'ensemble de l'Europe du Sud, le constructeur a fait mettre en place de nouvelles lignes de production d'airbags, les moyens existants ne permettant que des cadences réduites. A ce jour, les pièces nécessaires au traitement de 15 000 véhicules sont produites chaque semaine. Au 14 novembre 2024, 155 000 véhicules avaient été traités sur le territoire métropolitain, soit 54% des véhicules concernés. S'agissant du remorquage des véhicules et de la fourniture de véhicules de remplacement, ni la réglementation européenne ni la réglementation nationale n'imposent de quelconques compensations pour les consommateurs concernés par un rappel. Stellantis indique au SSMVM que le parc de véhicules mis à disposition des usagers a été porté à 25 000 véhicules et apparaît aujourd'hui utilisé à moins de 75%. Le SSMVM assure un suivi rigoureux des multiples campagnes de rappel en cours par les constructeurs sur l'ensemble des véhicules équipés d'airbags TAKATA et veille notamment à l'adéquation des mesures prises par les constructeurs concernés avec le niveau de risque identifié pour les différents modèles de véhicules. Les différentes autorités, dont le SSMVM, mises en place en Europe depuis 2020 multiplient les contrôles de surveillance du marché, et l'impact de leurs missions sera renforcé par l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2023/988 relatif à la sécurité générale des produits et notamment son article 37 relatif aux rappels de produits.

*Décharges sauvages*

1179. – 10 octobre 2024. – **Mme Marianne Margaté** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur la question des décharges sauvages. Les pays composant l'Union européenne produisent toujours davantage de déchets qu'ils ne peuvent en retraiter. C'est sur la base d'un problème structurel de surproduction de déchets que peut se développer une délinquance environnementale peu scrupuleuse. C'est dans ce contexte que s'y développent les dépôts sauvages. En France 90 % des collectivités sont touchées et cette tendance est à la hausse malgré des dispositions légales notamment prévues par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire dont tout le titre V est consacré à la lutte contre les dépôts sauvages. Selon le chef du Commandement pour l'environnement et la santé (CESAN) le trafic de déchets illégaux représente au niveau de l'Union européenne 10 milliards d'euros par an soit autant que celui du cannabis. La Seine-et-Marne est fortement impactée par les dépôts sauvages depuis de longues années, ce qui s'ajoute au fait que 80 % des déchets inertes franciliens atterrissent notamment dans le nord de ce département. En France le secteur du bâtiment est le premier pourvoyeur de déchets sauvages. Il est à noter que ce secteur y génère globalement 42 millions de tonnes de débris par an soit autant que les ordures produites par les ménages et assimilés (commerces, bureaux...). En 2022 le Gouvernement annonçait la densification du maillage de déchetteries ouvertes aux professionnels et annonçait la reprise gratuite des déchets de chantier triés financée par la création d'une écocontribution payée par l'ensemble des acteurs du Bâtiment et travaux publics (BTP). Ces mesures ont commencé à être mises en oeuvre en 2023 et supposent notamment une réorganisation des chantiers intégrant ce tri. Elle lui demande où en est l'application de ces annonces. Il est à noter qu'en ce qui concerne les pneus, dont la collecte depuis 2004 est annoncée gratuite selon des modalités semblables, persiste un problème de dépôt sauvage de ceux-ci par des entités économiques travaillant dans l'illégalité et des particuliers particulièrement irresponsables. La même problématique est en oeuvre pour les déchets de chantier qui bénéficient désormais du même système cité plus haut. Elle lui demande de lui indiquer un bilan d'application de ces dispositifs et des problèmes qui y persistent. Force est de constater que la résorption de ces décharges sauvages est un objectif complexe à atteindre. C'est pourquoi de véritables politiques de lutte sur le long terme doivent être mises en place partout. Les politiques municipales doivent être menées conjointement avec les services de l'État comme la Direction départementale des territoires (DDTM), la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ainsi qu'avec les conseils départementaux. Les associations de protection de la nature, comme France Nature Environnement (FNE), peuvent être un appui utile et jouent déjà aujourd'hui un rôle très positif. Un grand débat national et citoyen avec tous les acteurs concernés est nécessaire tant du point de vue de la réduction de la production de déchets que des moyens à attribuer au retraitement des déchets légaux, à la lutte contre les décharges sauvages et à une plus grande prise de conscience des habitants de préserver leurs lieux de vie qui sont aussi ceux de leurs enfants. Elle lui demande ce qu'il compte faire en vue de le mettre en place.

*Réponse.* – Parmi les grands principes qui guident la mise en oeuvre de la politique de gestion des déchets figure le principe de proximité. Il appartient en effet aux collectivités locales, responsables de la collecte et de la valorisation des ordures ménagères, de privilégier l'installation d'équipements de tri, transit et regroupement, ou de recyclage ou d'élimination à proximité des lieux de production. Dans le cas de l'Ile-de-France, la répartition de l'effort consenti par les différents départements pour accueillir des installations de stockage de déchets est de fait déséquilibré puisque la Seine-et-Marne reçoit la majorité des installations de stockage de déchets non dangereux ou de déchets inertes de la région. Une partie des déchets d'Ile-de-France est exportée vers les régions voisines, notamment la Normandie, le sud des Hauts-de-France et la région Centre-Val-de-Loire. La mise en décharge des déchets n'est toutefois pas une fatalité. En effet, la réduction de la mise en décharge des déchets ménagers est une obligation instaurée par la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015. Cette loi prévoit une réduction de 50% de la mise en décharge des déchets ménagers entre 2010 et 2025. L'ensemble des mesures adoptées dans la loi anti-gaspillage promulguée en 2020 participent à l'atteinte de ces objectifs, en réduisant la mise sur le marché d'objets en plastique à usage unique et en favorisant le réemploi et le recyclage des déchets afin de créer des nouveaux produits, permettant de limiter le recours à des matières extraites du territoire national ou importées depuis l'étranger. De plus, la loi a créé de nouvelles filières à responsabilité élargie des producteurs, pour inciter les metteurs en marché à réemployer et à recycler les produits qu'ils commercialisent lorsqu'ils sont en fin de vie, ou soutenir financièrement les collectivités locales en charge de la gestion des déchets ménagers. De fait, une baisse de la mise en décharge de 30% a déjà été constatée en 2023 par rapport à 2010. L'objectif de réduction de 50% devrait quant à lui être atteint en 2025-2026. Concernant la collecte des pneumatiques, la filière qui collecte et recycle les pneumatiques doit désormais respecter un cahier des charges extrêmement strict de collecte

gratuite des pneumatiques, dans les déchetteries publiques, mais aussi dans les exploitations agricoles. Les conditions de reprise de ces déchets ont fait l'objet d'une validation par les services du ministère chargé de la transition écologique il y a quelques semaines. De même, pour la collecte des déchets de bâtiments, les éco-organismes ont très notablement renforcé le nombre de points de collecte gratuite. Ce sont désormais près de 3 200 points de reprise qui sont disponibles. Les éco-organismes constatent toutefois que la pratique consistant à trier les déchets avant de les déposer dans ces points de collecte tarde à se mettre en place. Des efforts de pédagogie sont donc nécessaires pour arriver à mobiliser l'ensemble des acteurs du secteur. Conscient des efforts à consentir par les collectivités locales pour mener à bien cette transition écologique, le ministère chargé de l'environnement a mis en place un ensemble de mesures destinées à soutenir financièrement ces collectivités, à commencer par le Fonds vert, qui a soutenu à hauteur de 70 Meuros la collecte séparée des biodéchets en 2024. Par ailleurs, plusieurs mesures ont été mises en place pour aider les collectivités et les entreprises à s'engager dans les solutions alternatives à l'élimination, comme la réduction à 5,5% de la TVA sur les activités de tri, de recyclage et de prévention des déchets ou le soutien via le fonds économie circulaire de projets de tri et recyclage des collectivités et des entreprises, porté à 300 Meuros en 2023 et 2024. Enfin, les services de l'Etat ont pour consigne de respecter strictement les dispositions du plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Ile-de-France. Les autorisations délivrées par le préfet de Seine-et-Marne aux exploitants des installations de gestion de déchets respectent strictement les conditions établies par le plan.

### *Portée de la réglementation régissant les installations de méthanisation*

**1308.** – 10 octobre 2024. – **Mme Kristina Pluchet** interroge **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur la portée de la réglementation applicable aux installations de méthanisation soumises à autorisation édictée par l'arrêté ministériel du 10 novembre 2009. En effet cet arrêté, durci par l'arrêté modificatif du 14 juin 2021, fixe de nombreuses règles techniques précises à des fins de sécurité, de salubrité et de tranquillité publiques. Sont ainsi étendus le champ d'application avec l'ajout des extensions et modifications d'installations soumises aux dispositions du I. de l'article R. 181-46 du code de l'environnement, et les distances minimum d'implantation. Sont également prescrites les règles de prévention des risques d'incendie et d'explosion, les règles d'accessibilité du site, celles de traçabilité, de contrôle, et de stockage des matières traitées, les obligations de sécurité (ventilation des locaux, maintenance des installations, formation du personnel), les règles de prévention des pollutions, la surveillance des rejets et la gestion des déchets, les obligations vis-à-vis des nuisances envers les riverains (bruit, odeurs), etc. Ces règles applicables à tous résultent d'une évaluation pondérée et éclairée des différents risques par l'autorité ministérielle et ne sauraient donner lieu à ré-évaluation particulière sans fragiliser le bien-fondé des normes portées par cet arrêté. Dès lors, il peut être considéré qu'une grande partie de ces dispositions sont d'ordre public et qu'il ne serait pas loisible aux autorités chargées de veiller à leur application d'y déroger lors de la délivrance de l'autorisation, quand bien même des études d'évaluation des risques par des bureaux d'études et d'expertises privés prôneraient d'en atténuer la rigueur. Ce serait en effet attribuer à ces organismes privés, dont l'indépendance n'est pas garantie, un pouvoir de modulation des règles défendant l'intérêt général. Elle lui demande donc de préciser la portée impérative des différentes dispositions de cet arrêté.

*Réponse.* – Les installations de méthanisation sont des installations importantes pour la décarbonation de notre mix énergétique (production de biogaz local en substitution de l'import de gaz fossile) et pour notre souveraineté agricole (production d'engrais organiques locaux). Ces installations sont des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), qui font effectivement à ce titre l'objet d'un encadrement réglementaire par arrêté du préfet du département dans lequel est située l'installation. Comme c'est le cas pour toutes les ICPE (que sont par exemple des installations relevant de la directive Seveso, les installations agricoles ou industrielles, etc.), la responsabilité de l'exploitation de ces installations repose bien en premier lieu sur l'entité chargée d'exploiter l'installation au quotidien. La procédure administrative qui permet au préfet d'accorder ou non l'autorisation d'exploiter l'installation s'appuie sur une demande du futur exploitant comprenant un dossier présentant l'installation, ses caractéristiques et la manière dont seront gérés les impacts sur l'environnement et les risques (évaluation environnementale et étude de danger). Ce dossier fait l'objet d'une instruction des services de l'Etat (inspection des installations classées) sous l'autorité du préfet de département. La procédure d'instruction inclut notamment une consultation publique, un avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales intéressées, ainsi que le cas échéant du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques, qui permettent notamment d'apprécier les spécificités locales et d'identifier les

adaptations nécessaires du point de vue de l'intérêt général. C'est sur le fondement de l'ensemble de ces éléments, considérés en lien avec l'arrêté ministériel de prescription générale, que sont adoptées les prescriptions de l'arrêté préfectoral encadrant l'installation.

### *Tarifification incitative en matière de déchets*

**1500.** – 10 octobre 2024. – **Mme Christine Herzog** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** au sujet de la tarification incitative en matière de déchets prévue par l'article L. 541-1 du code de l'environnement. Cet article mentionne une tarification qui devrait s'étendre à 25 millions de français en 2025. Néanmoins, certains ont compris que le Parlement imposait une redevance incitative devant s'étendre à la moitié du territoire. La gestion tarifaire des ordures ménagères est un sujet important pour les élus et les particuliers. C'est pourquoi elle lui demande de clarifier ce que représente cette tarification dont la sémantique prête à confusion et de préciser la façon dont elle sera répartie en Moselle pour savoir à quel point ce département sera touché.

*Réponse.* – Les collectivités territoriales sont compétentes en matière de collecte et de traitement des déchets des ménages. Elles peuvent assurer le financement de ce service, le service public de gestion des déchets, soit sur leur budget général soit en ayant recours à la fiscalité locale. En complément, les éco-organismes des filières REP peuvent apporter des soutiens financiers complémentaires pour les opérations de collecte, au tri et au recyclage des déchets issus de produits soumis au principe de responsabilité élargie du producteur. Les collectivités ont le choix entre plusieurs modèles de fiscalité, la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la redevance pour enlèvement des ordures ménagères, ou la redevance spéciale pour des entreprises qui utiliseraient les moyens de collectivités pour collecter leurs déchets. La tarification incitative consiste à insérer une part variable, fonction de la quantité de déchets collectés, dans le dispositif de financement. Cette part variable ne vise traditionnellement que les déchets résiduels. Elle incite donc à un meilleur tri pour réduire cette part résiduelle et la "facture" sous-jacente. Plusieurs initiatives ont été lancées par le Gouvernement pour atteindre l'objectif de 25 millions de Français couverts en 2025 par la tarification incitative, qui a été adopté dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte et codifié à l'article L. 541-1 du code de l'environnement. Il est notamment possible, au sein du territoire d'un même établissement public de coopération intercommunale, de mettre en place cette tarification selon les types de quartiers, par exemple dans les quartiers pavillonnaires, où les mécanismes de quantification des déchets sont plus faciles à mettre en oeuvre, par rapport aux quartiers dits à « habitat vertical ». Même si ce mécanisme de financement du service public de gestion des déchets présente de nombreux avantages environnementaux, il n'est pas prévu d'imposer sa généralisation.

### *Risques liés aux polluants éternels*

**1580.** – 10 octobre 2024. – **M. Bruno Rojouan** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur les risques liés aux substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS), à savoir les polluants éternels. Les risques associés aux produits per- et polyfluorés (PFAS) en France soulèvent des préoccupations majeures, car ces polluants éternels sont omniprésents dans notre vie quotidienne. Utilisés couramment par l'industrie pour leurs propriétés antitaches et antiadhésives, les PFAS se retrouvent dans des produits du quotidien tels que les emballages en carton, les revêtements antiadhésifs des poêles, les textiles imperméables, les mousses anti-incendie et même le papier toilette. Ces composés chimiques sont dits éternels car ils sont pratiquement indestructibles, ce qui pose un défi majeur pour la gestion de ces polluants persistants. Les effets nocifs des PFAS sur la santé sont bien documentés. Ils sont associés à des risques de cancer, à des perturbations du système reproductif, à des troubles hormonaux et thyroïdiens. De plus, la contamination des sols, de l'air et de l'eau par les PFAS représente une menace pour l'environnement et la biodiversité. Selon une enquête récente menée par 18 médias européens, les PFAS sont considérés comme le « poison du siècle » en raison de leur omniprésence et de leurs conséquences graves sur la santé humaine et l'écosystème. Alors que certains pays européens comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Danemark ont déjà appelé à l'interdiction des PFAS en Europe d'ici 2027, la France tarde à mettre en place une réglementation lisible et efficace sur ce sujet. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement compte prendre afin de réguler l'utilisation des PFAS, protéger la santé publique et prévenir la contamination généralisée de l'environnement par ces substances persistantes.

*Réponse.* – En réponse aux préoccupations grandissantes concernant les impacts des substances organiques perfluorées (PFAS) sur la santé humaine et la biodiversité, le gouvernement a lancé, le 5 avril 2024, un plan

d'action interministériel pour limiter les risques liés aux PFAS. Concernant la mise sur le marché de produits contenant des substances PFAS, plusieurs molécules font déjà l'objet d'interdictions ou de restrictions d'usage, notamment en application de la convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (PFOS depuis 2009, PFOA depuis 2020 et PFHxS depuis juin 2022) ou en application du règlement européen sur l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques (REACH), c'est notamment le cas pour certains usages des acides perfluorés carboxyliques de la famille C9-14. L'Allemagne et les Pays-Bas ont déposé début 2023, avec le concours de la Suède, du Danemark et de la Norvège, une demande d'interdiction généralisée de l'ensemble de la famille des PFAS, en proposant des délais d'interdiction pour des usages pour lesquels il n'existe pas à ce jour de substituts, au titre du règlement REACH. Ce projet d'interdiction est en cours d'instruction par les deux comités d'experts placés auprès de l'Agence européenne des produits chimiques, le comité d'évaluation des risques et le comité d'évaluation socio-économique. Compte tenu du nombre d'usages concernés, ainsi que du nombre de substances, potentiellement plusieurs milliers, l'Agence européenne des produits chimiques ne sera pas en mesure de finaliser son avis avant la fin de l'année 2025. Par ailleurs, le règlement sur les emballages adopté en 2024 par le Conseil des Etats membres de l'Union européenne et le Parlement européen prévoit une interdiction des PFAS dans les emballages alimentaires. Le Gouvernement soutient donc à ce stade une interdiction des substances PFAS au niveau européen afin d'en réduire les risques. En effet, les marchandises circulant librement sur le territoire de l'Union européenne, des interdictions nationales n'auraient qu'une portée limitée.

### *Professionnels locaux du recyclage des déchets*

1951. – 24 octobre 2024. – **M. Daniel Gueret** attire l'attention de **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** sur la situation des acteurs locaux qui agissent depuis des décennies dans le domaine du recyclage des matériaux et déchets du secteur du bâtiment, des collectivités, industries et particuliers. S'adaptant à chaque nouvelle initiative gouvernementale ou norme à l'échelle européenne, les professionnels du recyclage ne sont pas traités de manière équivalente, qu'ils soient entreprises familiales et locales ou groupes nationaux et internationaux. Aujourd'hui, ces acteurs de proximité n'ont ni la carrure juridique ni l'assise financière pour affronter les conséquences de réglementations de plus en plus lourdes et d'enjeux environnementaux de plus en plus contraignants. Or ils sont les premiers sur le terrain à pouvoir répondre à la politique souhaitée de traitement et de recyclage des déchets, et le risque est grand aujourd'hui de les voir disparaître à court terme, pour ne laisser place qu'aux gros groupes éloignés de nos territoires et de nos concitoyens. Il lui demande donc quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour soutenir cette filière en danger, à tout le moins pour aider les quelques 160 recycleurs indépendants à continuer à travailler dans des conditions acceptables par tous.

*Réponse.* – Certains professionnels du secteur de la collecte, du tri et du traitement des déchets ont exprimé des inquiétudes concernant la mise en oeuvre des filières à responsabilité élargie du producteur (REP) pour les produits et matériaux de construction du bâtiment ou les véhicules hors d'usage. Ces filières REP étaient très attendues par de nombreuses parties prenantes, notamment les collectivités territoriales qui supportent aujourd'hui une partie des coûts de gestion des déchets du bâtiment, y compris, pour nombre d'entre elles, des déchets amenés par des professionnels. Elles sont également victimes des dépôts sauvages de déchets, dont le coût de remédiation se monte à environ 400 millions d'euros par an. Pour assurer la reprise sans frais des déchets du secteur du bâtiment ou des véhicules hors d'usage, les éco-organismes ou les systèmes individuels ont l'obligation de soutenir financièrement les opérateurs qui en assurent d'ores et déjà la collecte afin de couvrir les coûts qu'ils supportent pour ces opérations. Ces soutiens financiers sont apportés à toute personne qui en fait la demande, sans discrimination, dès lors que cette personne accepte les clauses des contrats-types qui ont été élaborés par les éco-organismes. Ces contrats-types ont été examinés lors des dossiers de demande d'agrément des éco-organismes, et peuvent être discutés dans le cadre des comités multipartites mis en place par les éco-organismes (comité des parties prenantes et comité technique opérationnel), au sein desquels sont représentés les opérateurs de gestion des déchets. Lorsqu'il est nécessaire de développer des solutions de collecte et de traitement des déchets, les éco-organismes ou les systèmes individuels peuvent être amenés à passer des appels d'offres et à sélectionner des prestataires. Conformément aux dispositions législatives et réglementaires, ces appels d'offres doivent être non discriminatoires et fondés sur des critères d'attribution transparents en recherchant des modalités d'allotissement suscitant la plus large concurrence. Ces critères doivent notamment comprendre un critère de proximité avec une pondération importante, ce qui est de nature à favoriser les entreprises déjà implantées sur le territoire. A l'issue de la procédure, la liste des candidats retenus doit être rendue publique par l'éco-organisme et comporter en annexe, la part des entreprises ayant candidaté et la part des entreprises retenues, par catégories d'entreprises

(microentreprises, PME, ETI, grandes entreprises). Cette obligation de transparence est de nature à permettre le contrôle des pratiques des éco-organismes et à vérifier si une discrimination est effectivement opérée selon la taille des entreprises.

### *Renforcement des digues du Petit Rhône*

**1980.** – 24 octobre 2024. – **M. Denis Bouad** interroge **Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques** concernant le désengagement de l'État sur les digues du Petit Rhône. Les graves inondations qui ont frappé la Camargue au cours des années 1990 et au début des années 2000 ont conduit les pouvoirs publics à mettre en oeuvre le Plan Rhône afin de renforcer la protection de ce territoire et de ceux qui l'habitent face au risque inondation dans un contexte de changement climatique. Les dramatiques inondations de 2003 ayant conduit à la mort d'un homme sur la commune de Bellegarde sont encore fortement présentes dans les esprits des habitants. Depuis 2005, le syndicat mixte interrégional d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la mer (SYMADREM) a réalisé 220 millions d'euros de travaux, consolidant 73 km de digues afin d'assurer la protection de 70 000 personnes. Dans la continuité du travail effectué et conformément aux objectifs affichés au sein du Plan Rhône, le SYMADREM a déposé en avril 2022 un dossier d'autorisation environnementale concernant les travaux de renforcement et de décorsetage des digues du Petit Rhône. Ce projet qui relevait initialement de la volonté de l'État français visait à assurer la protection des populations de la Camargue gardoise et de la Camargue insulaire. Paradoxalement, celui-ci est aujourd'hui remis en cause par les autorités de l'État suscitant une grande surprise et un grand mécontentement chez les élus locaux et les habitants. En effet, au cours de l'été 2024, les services de l'État ont demandé au SYMADREM de retirer le dossier préalablement déposé dans l'optique de redéposer une nouvelle demande qui se limiterait au confortement de 15,5 km de digues contre les 56 km initialement prévus. Alors que le projet initial assurait la protection de 30 000 personnes, l'alternative souhaitée par les services de l'État ne viserait que la protection de 12 000 personnes. Il est de fait demandé au SYMADREM d'abandonner à leur sort 18 000 camarguais. Ces décisions peuvent donner le sentiment d'un manque de considération au sein de la population locale. Ce manque de considération est d'autant plus problématique qu'il touche à la protection des personnes. Il tient à rappeler que la Camargue et sa biodiversité participe au rayonnement de la France à l'international. La Camargue comme l'ensemble des territoires de la Nation contribue à la diversité des paysages, des terroirs et des cultures qui fait la richesse de la France. Dans ce contexte, il lui demande si le Gouvernement compte intervenir afin de redonner au Plan Rhône son ambition de protection de la Camargue et de l'ensemble de ses habitants.

*Réponse.* – La Camargue est un territoire à la biodiversité exceptionnelle, mais particulièrement vulnérable aux effets du réchauffement climatique, notamment à l'élévation du niveau de la mer qui entraîne la salinisation des sols. Depuis plus de 20 ans, l'État soutient les collectivités locales dans la protection de la Camargue contre les inondations du Rhône. À la suite des inondations de 2002 et 2003, le contrat de plan interrégional État-Régions Plan Rhône a été mis en place pour gérer les risques à l'échelle du fleuve. Depuis 2007, l'État a cofinancé à hauteur de 40 % des travaux, soit 218 Meuros, pour sécuriser 73 km de digues et protéger 70 000 personnes. Le plan *Rhône Saône 2021-2027* prévoit un financement supplémentaire de 75 Meuros pour financer les projets de protection contre les inondations sur le fleuve dont le renforcement des digues du Grand et Petit Rhône. Le projet de sécurisation du Petit Rhône, porté par le SYMADREM, s'élève à 127,2 Meuros ; ce projet représente à lui seul près de 80 % du montant prévu dans la maquette financière du contrat de plan interrégional plan Rhône 2021-2027. À ce jour, le SYMADREM n'a pas déposé de demande de financement auprès des services de l'État. L'État reste engagé dans la protection de la Camargue aux côtés de ses élus, sous réserve que ce projet prenne en compte les enjeux spécifiques de ce territoire, notamment la sécurité de ses habitants lors des crues, la réduction du coût des dommages lorsqu'elles se produisent, la préservation de la biodiversité, le maintien de l'agriculture ce qui suppose la limitation des phénomènes de salinisation des sols (en partie par des apports d'eau douce pendant les crues du fleuve). Dans cet objectif et celui d'une optimisation des financements publics, et conformément aux recommandations d'une mission interministérielle formulées en mai 2023 et visant à améliorer l'adaptation de la Camargue au changement climatique, le Préfet des Bouches-du-Rhône a demandé que d'éventuelles solutions alternatives soient examinées. En l'absence de réponse du SYMADREM, une étude menée par les services de l'État a confirmé la nécessité, pour le secteur amont du Petit Rhône, de sécuriser en priorité les huit premiers kilomètres de digues, tant en rive gauche qu'en rive droite, pour protéger le secteur très urbanisé de Trinquetaille à Arles ainsi que la plaine de Fourques et a mis en avant des solutions alternatives aux digues pour le secteur aval. Ces

orientations ont été transmises au SYMADREM afin qu'il prenne en compte la complexité du territoire et les enjeux climatiques. Les services de l'État demeurent disponibles pour accompagner la mise en oeuvre de ces orientations.

## TRANSPORTS

### *Installation des ralentisseurs sur les voiries communales et départementales*

176. – 26 septembre 2024. – **Mme Pauline Martin** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés rencontrées par les collectivités locales concernant l'installation des ralentisseurs sur les voiries communales et départementales. Les ralentisseurs, tels que les dos d'âne et les plateaux traversants, se multiplient pour répondre aux demandes de sécurité des riverains. Cependant, la réglementation encadrant l'installation des ralentisseurs, notamment un décret (n° 94-447 du 27 mai 1994) et la norme AFNOR NF P 98-300 (de juin 1994), reste floue et sujette à interprétation, créant une confusion sur les caractéristiques techniques et les conditions de conformité. Les collectivités dépendent des maîtres d'oeuvre pour la conception et l'installation de ces dispositifs, or ceux-ci ne respectent pas toujours les normes en vigueur : seulement 10 % des ralentisseurs seraient conformes. Cette non-conformité engendre des nuisances sonores et polluantes significatives, ainsi que des dommages aux véhicules, pour lesquelles les collectivités sont jugées coupables. En effet, la surconsommation de carburant atteindrait des niveaux compris entre 10,5 % et 13 %, et l'émission de CO<sub>2</sub> serait augmentée de 27 %, ce qui impacte négativement l'environnement et la qualité de vie des riverains. Face aux mécontentements des riverains et des usagers, les communes sont exposées à des risques juridiques importants et à une multiplication des contentieux, obligeant les élus locaux à détruire ces équipements, ou à indemniser les plaignants, à leurs frais. La jurisprudence évolue rapidement sur le sujet, mais des décisions contradictoires sont rendues, comme en 2023 entre la cour administrative de Lyon et celle de Marseille, obligeant le conseil départemental du Var à détruire, à ses frais, des ralentisseurs non conformes. C'est pourquoi elle alerte le Gouvernement sur la pression exercée sur les collectivités territoriales, et demande une clarification ainsi qu'un renforcement immédiat de la réglementation des ralentisseurs, afin de protéger les élus locaux tout en assurant la sécurité des riverains. – **Question transmise à M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports.**

*Réponse.* – L'arrêt du 30 avril 2024 de la cour administrative d'appel de Marseille porte sur le contentieux entre l'association « Pour une mobilité sereine et durable » et le département du Var, qui avait été renvoyé devant la cour administrative d'appel par le Conseil d'Etat (décision du 24 octobre 2023). La cour administrative d'appel a rejeté la demande faite par l'association au conseil départemental du Var de supprimer des ralentisseurs dits « coussins », d'une part, et « plateaux », d'autre part ; le département du Var a précisé que 82 de ces ralentisseurs sont de ces deux types et indique avoir procédé à la suppression de plusieurs de ces ralentisseurs. Seuls les ralentisseurs de type « dos d'âne » ou trapézoïdal sont soumis aux réglementations posées par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et par la norme NF P98-300. Les ralentisseurs « coussins » (appelés également « coussins berlinois »), les « plateaux » et les surélévations partielles ne font pas l'objet, pour leur part, d'une norme et ne sont pas couverts par ce décret : la norme NF P98-300 ne peut donc pas leur être opposée, comme le confirment plusieurs arrêts de cours administratives d'appel. Les ralentisseurs autres que ceux de type dos d'âne ou trapézoïdal font cependant l'objet d'un guide de recommandations du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) intitulé « guide des coussins et plateaux ». Ce guide, actualisé en 2010, n'a pas de valeur réglementaire mais la jurisprudence montre de manière constante que ce guide est pris comme référence dès lors qu'un coussin, un plateau ou une surélévation partielle en carrefour fait l'objet d'un recours. Aucune jurisprudence n'a soulevé de problème de « non-conformité » d'un de ces dispositifs au niveau de sa conception, dès lors qu'il a été construit conformément au guide du CERTU. Ce dernier a également pour objectif d'accompagner les gestionnaires dans leur choix d'aménagement en vue de garantir, dans le même esprit que pour les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal, la cohérence du dispositif avec l'environnement et la sécurité des usagers.

### *Garanties d'usage des postes d'amarrage dans les ports varois*

535. – 3 octobre 2024. – **Mme Françoise Dumont** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports** sur les garanties d'usage des postes d'amarrage dans les ports du Var. Les garanties d'usage des postes d'amarrage (telles que définies par l'article R. 5314-31 du code des transports) consenties en contrepartie de la création de plusieurs ports varois

sont récemment arrivées à échéance ou le seront prochainement. L'article en question précise : « Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'État. Le contrat accordant la garantie d'usage mentionnée ci-dessus doit prévoir que le droit attaché à cette garantie ne peut faire l'objet d'une location que par l'entremise du gestionnaire du port ou avec son accord ». Ces dernières représentent une source de financement importante pour les gestionnaires de port, dans le cadre de projets importants. Face au dérèglement climatique et aux risques de submersion marine, certaines communes portuaires s'interrogent sur l'intérêt de rehausser des digues notamment et de moderniser leurs ports pour répondre à ces enjeux. La ressource susmentionnée serait donc la bienvenue pour y parvenir. Aussi elle lui demande de bien vouloir lui préciser le contour de la notion de « financement d'ouvrages portuaires nouveaux », telle que mentionné à l'article R. 5314-31 du code des transports ; de lui confirmer que l'adaptation des infrastructures existantes à la lutte contre le dérèglement climatique pourrait être prise en compte par les garanties d'usage des postes d'amarrage et lui confirmer que les ports de plaisance, remis en pleine propriété aux collectivités, par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (celle-ci prévoyant le transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, au 1<sup>er</sup> janvier 2007, des aérodromes civils appartenant à l'État et des ports maritimes non autonomes relevant de l'État), restent bien autorisés à recevoir ce type de financement d'ouvrage portuaire.

*Réponse.* – La garantie d'usage est un contrat permettant de financer les infrastructures d'un port de plaisance : le contrat entre le gestionnaire d'un port de plaisance et le bénéficiaire assure l'usage d'un poste d'amarrage ou de mouillage pour une longue durée, en contrepartie du versement d'une participation au financement des infrastructures du port de plaisance. La garantie d'usage permet donc un financement des utilisateurs du port de plaisance aux investissements portuaires nécessaires au développement des ports de plaisance. La réglementation relative à la garantie d'usage a été modifiée par le décret n° 2023-1231 du 21 décembre 2023 portant diverses dispositions en matière portuaire, dont l'article 3 permet désormais aux collectivités propriétaires et gestionnaires des ports de plaisance de disposer de cette solution de financement permettant d'adapter leurs infrastructures face aux enjeux actuels liés au changement climatique, à la transition énergétique, à la réduction de l'impact environnemental et à leur modernisation. D'une part, cette modification permet d'étendre la possibilité de financement par la garantie d'usage aux ouvrages portuaires, à la condition que ces ouvrages se situent dans la limite administrative du port et qu'ils relèvent de la compétence de l'autorité portuaire. Outre les projets de construction neuves, le décret permet désormais à la garantie de financer la modernisation et la réhabilitation des bâtiments existants. Ainsi, le rehaussement d'une digue afin de lutter contre les risques de submersion peut entrer dans le champ des ouvrages financés par la garantie. D'autre part, le décret prévoit désormais explicitement que les garanties d'usage peuvent être mises en place par les ports décentralisés, propriété des collectivités ou de leurs groupements.

### *Situation de Fret SNCF*

665. – 3 octobre 2024. – **Mme Cécile Cukierman** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports** sur la situation de Fret SNCF. La Commission européenne a ouvert, le 18 janvier 2023, une procédure formelle d'examen contre l'État français relative au soutien financier dont Fret SNCF aurait bénéficié sur la période 2007-2019. Alors que la Commission européenne laisse trois ans à la France pour répondre à son alerte, le gouvernement a immédiatement négocié avec Bruxelles, un plan de « discontinuité ». Le fret ferroviaire fait l'objet de promesses depuis plus de 20 ans. Les plans de restructuration se sont succédés (2003, 2007, 2009, 2011, 2016, 2021), tous fondés sur une politique publique libérale de dérégulation et de baisse des coûts largement inspirée du mode routier. À chaque fois, les plans de réduction du déficit se sont appuyés sur les mêmes recettes d'attrition des moyens de production. En vingt ans, les fermetures de triages et de dessertes, accompagnées de réductions de personnel ont affaibli les capacités productives de Fret SNCF et dégradé les conditions sociales, de vie et de travail des cheminots. Tout opérateur confondu, la part modale du transport ferroviaire sur l'ensemble des marchandises transportées en France est passée de 14,6 % en 2009 à 10,7 % en 2021. Fret SNCF assure 50 % de ce total tout en ayant perdu plus de 10 000 emplois sur la même période. L'affaiblissement du service public de transport ferroviaire de marchandises n'a manifestement pas été compensé par le marché et n'a pas été utile à la collectivité. Pire, l'Union européenne s'appête à porter un coup supplémentaire à tous les opérateurs de fret ferroviaire en autorisant la circulation de camions de 60 tonnes. Par ailleurs, l'État français a aussi pris des engagements dans le cadre de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face

à ces effets, en prévoyant un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Cependant, la liquidation annoncée de Fret SNCF prive de fait l'État d'un outil public indispensable pour tenir ses engagements. Elle souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour pérenniser Fret SNCF et tenir les engagements du doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030.

*Réponse.* – L'Etat est pleinement engagé à développer le fret ferroviaire, afin d'atteindre l'objectif d'un doublement de sa part modale d'ici 2030 (de 9% à 18%), inscrit en août 2021 dans la loi portant lutte contre le dérèglement climatique. L'Etat a publié à cet effet une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en septembre 2021, validée, comme le prévoit la loi, par décret début 2022. Cette stratégie comprend 72 mesures opérationnelles construites en partenariat étroit avec les acteurs du secteur et est actuellement en cours de déploiement. Conformément à cette stratégie, une enveloppe budgétaire additionnelle de 170 Meuros a été mise en place à partir de 2021 afin de renforcer les soutiens à l'exploitation aux services de fret ferroviaire. La stratégie nationale de développement du fret ferroviaire prévoyait le maintien de cette enveloppe supplémentaire jusqu'en 2024 ; son maintien jusqu'en 2030 a été annoncé en mai 2023 afin de continuer à soutenir les opérateurs fortement impactés par les crises récentes (coûts de l'énergie, mouvements sociaux début 2023) et d'améliorer leur compétitivité dans l'objectif de développement de ces services. Il a également été annoncé que le montant augmenterait à 200 Meuros par an à partir 2025, avec l'augmentation de l'aide aux services de wagon isolé qui doit progresser de 70 Meuros à 100 Meuros annuels. Dans le prolongement des engagements pris dans le cadre du plan de relance et des travaux menés par le conseil d'orientation des infrastructures (COI), le Gouvernement a annoncé un plan d'investissements de 4 Mdeuros dont la moitié proviendra de l'Etat, consacré aux investissements dans le fret ferroviaire. L'ambition est, d'ici 2032, de poursuivre la dynamique d'investissement initiée dans le cadre du plan de relance en faveur des infrastructures spécifiques aux services de fret ferroviaire qui a déjà permis 500 Meuros d'investissements financés pour moitié par l'Etat. Un travail partenarial d'identification des investissements est actuellement mené entre l'Etat, SNCF Réseau et les représentants de l'Alliance pour le fret ferroviaire français du futur ou Alliance « 4F ». Il est prévu que ce travail aboutisse au second semestre 2024. Concernant spécifiquement l'avenir de Fret SNCF, suite à l'ouverture par la commission européenne en janvier 2023 d'une procédure formelle sur les conditions de financement de l'entreprise, des échanges ont eu lieu entre l'Etat français et la commission. Le Gouvernement fait tout depuis cette date pour éviter une issue négative de la procédure qui se traduirait par l'obligation pour Fret SNCF de rembourser plus de 5 Mdeuros. Une telle décision conduirait en effet immédiatement à la liquidation de Fret SNCF, supprimerait de nombreux emplois et remettrait plus d'un million de camions sur les routes chaque année. Plutôt que de prendre le risque - réel en cas d'inaction - de voir disparaître Fret SNCF, et à travers lui une grande partie du fret ferroviaire français, dans les mois qui viennent, la solution privilégiée est de mener une transformation de l'entreprise, qui permettra que la commission européenne puisse constater l'existence d'une discontinuité économique et éteindre le risque de remboursement des 5 Mdeuros. Cette solution garantit la préservation intégrale du coeur d'activité de Fret SNCF qu'est la gestion capacitaire, clé pour le report modal et indispensable à nos territoires. Elle respecte également les trois lignes rouges que le Gouvernement se fixe, à savoir : l'absence de tout licenciement pour les personnels statutaires comme les contractuels (100 % des emplois dans le ferroviaire sont préservés, et 90 % des emplois seront maintenus au sein de la nouvelle organisation, les 10 % restant bénéficiant de mesures de reclassement et d'accompagnement au sein du groupe) ; l'absence de privatisation (le groupe SNCF conservera la majorité du capital) ; l'absence de report modal sur la route. C'est dans ce contexte que les activités, les personnels et une partie des actifs de Fret SNCF vont être transférés au 1<sup>er</sup> janvier 2025 à deux nouvelles sociétés récemment créées : Hexafret, un nouvel opérateur ferroviaire spécialisé dans le groupage de wagons et Technis, la nouvelle société de maintenance des locomotives.

4922

### *Vétusté de nombreux ponts*

**968.** – 3 octobre 2024. – **Mme Catherine Dumas** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports** sur la vétusté de nombreux ponts. Elle indique d'ailleurs que la présence d'une fissure importante vient d'entraîner la fermeture brutale de l'autoroute A13 entre Paris et Vaucluse à hauteur de Saint-Cloud. Elle souligne que cette fermeture d'une voie principale d'accès à la capitale, dans les deux sens, est envisagée pour plusieurs jours par la direction des routes d'Ile-de-France (DiRIF) et provoque, chaque matin, plusieurs centaines de kilomètres de bouchons sur les voies de déstasse ainsi qu'une augmentation significative des temps de parcours. Elle note que cinq ans après un rapport du Sénat sur la situation inquiétante des ponts en France, suite à l'effondrement du pont Morandi à Gênes en Italie, l'état des ouvrages continue de se dégrader. Elle s'alarme que sur 45 000 ponts diagnostiqués, 10 %

nécessitent « des mesures de sécurité immédiate », dont 4 % en raison d'un « désordre grave de structure ». Elle s'inquiète que sans un « plan Marshall » de l'État, évalué par le Sénat à 130 millions d'euros par an, les collectivités n'aient jamais les moyens humains et financiers pour faire face à cette dégradation des infrastructures vieillissantes, aggravée par le dérèglement climatique et l'arrivée sur les routes de méga-camions. Elle alerte donc le Gouvernement sur cette situation inquiétante et souhaite connaître les mesures qu'il entend mettre en place pour assurer durablement la sécurité des usagers.

*Réponse.* – L'autoroute A13 entre Paris et Vaucresson (92) a été fermée à la circulation du 18 avril au 24 juin dernier à la suite de la découverte d'une fissure importante, induite par des travaux engagés sur une parcelle mitoyenne au pied du mur de soutènement de l'autoroute. Cette fissure ne résulte pas d'un défaut d'entretien par l'État de cet axe routier, qui a bénéficié d'investissements récents. Le réseau routier national non concédé comprend 11 850 ouvrages d'art. Ces derniers sont surveillés selon l'instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art qui impose une évaluation régulière du patrimoine : contrôle annuel, visite « image qualité ouvrages d'art » tous les trois ans, inspection détaillée périodique tous les six ans. La légère dégradation de l'état général de ces ouvrages (14,5 % de ponts en mauvais état en 2023 contre 11,1% en 2018) s'explique notamment par le vieillissement du patrimoine, en particulier des ouvrages construits entre 1951 et 1975, et reste conforme aux simulations de l'audit externe mené en 2018 afin d'identifier le meilleur scénario de remise en état du patrimoine d'ouvrages d'art. Promulguée le 24 décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités intègre les recommandations de cet audit et prévoit, au II. de son rapport annexé, de donner la « *priorité n° 1 à l'entretien et la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants* ». Elle prévoit notamment une croissance de 10 % par an du budget national alloué à l'entretien et à la réparation des ouvrages d'art du réseau routier national non concédé. En tenant compte de la capacité à faire des services gestionnaires et de la préparation nécessaire des études avant de lancer des travaux, l'amélioration notable de l'état général des ouvrages d'art est fixée dans ce scénario optimal à un horizon autour de 2030, sous réserve des budgets votés annuellement en loi de finances. Pour les ponts appartenant à d'autres maîtres d'ouvrage, et notamment aux collectivités territoriales, le dispositif « France relance » annoncé par les ministres de la cohésion des territoires et des transports le 15 décembre 2020 répond aux recommandations de la mission d'information sur la sécurité des ponts du Sénat (rapport d'information n° 609 de la mission présidée par le Sénateur Maurey). Ce dispositif répond à trois objectifs : doter les communes d'un outil adapté pour entretenir et gérer leur patrimoine (carnet de santé des ouvrages recensés) ; disposer d'une vision nationale du patrimoine des petites collectivités ; accompagner la transformation numérique de la gestion de patrimoine avec de nouveaux outils numériques de surveillance et d'entretien. A cet effet, le Cerema apporte une assistance technique via le programme national « ponts » et a piloté deux phases d'inventaires suivies d'une aide à la réalisation des travaux. Le budget de 105 Meuros alloué pour ce programme a d'ores et déjà bénéficié à près de 15 000 communes volontaires. En 2023, le gouvernement a lancé une phase de travaux sur la période 2023-2025 auprès de 32 000 communes éligibles proposant pour les travaux de réparations structurelles des subventions pouvant atteindre 60 % du montant des travaux. Enfin, l'État a engagé en septembre 2023 une étude de vulnérabilité face aux effets changement climatique de l'ensemble du réseau routier national concédé et non concédé, qui représente plus de 21 000 km de routes structurantes pour la vie du pays, pour la métropole et les départements d'outre-mer, d'une valeur patrimoniale évaluée fin 2021 à 311 Mdeuros. Les conclusions de cette étude sont attendues au printemps 2025 et objectiveront la vulnérabilité du réseau à une vingtaine d'aléas climatiques, en : identifiant les secteurs les plus sensibles ; évaluant le coût de l'inaction ; et identifiant des pistes d'action d'adaptation.

### *Lancement des travaux du RER grenoblois*

**1195.** – 10 octobre 2024. – **M. Guillaume Gontard** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports** sur le déploiement du RER métropolitain de Grenoble. En annonçant le 12 mai 2024 dans *Le Dauphiné Libéré* l'ouverture d'un premier tronçon du service express régional métropolitain (SERM) entre Grenoble et Brignoud à l'horizon 2025, l'ex-Premier ministre Gabriel Attal a surpris tous les acteurs engagés sur ce dossier depuis plusieurs années. Alors que le projet n'est toujours pas lancé, une ouverture dès l'année prochaine est en effet inenvisageable. Le président de la métropole de Grenoble, après consultation de la SNCF, indique au mieux une mise en service d'ici 2028, à condition que les financements soient réunis au plus vite, afin de lancer enfin les travaux d'infrastructures et l'achat de matériel roulant. Au vu des difficultés de circulation, des objectifs de report modal et de décarbonation, mais aussi au vu de la multiplication alarmante des retards et annulations de TER autour de l'étoile ferroviaire grenobloise, le RER métropolitain de cette métropole est une nécessité. Ce projet est ainsi soutenu par de très

nombreuses collectivités et entreprises du territoire, mais aussi des élus de tous bords politiques, désireux de le voir advenir au plus vite. Pourtant, alors que le projet est prêt depuis plusieurs années, sa mise en oeuvre n'avance pas. Si la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a permis de clarifier le cadre juridique et opérationnel pour créer ces nouveaux SERM, le projet grenoblois reste toujours à quai. Pour l'heure, aucun groupement d'intérêt public, prévu par l'article 3 de la loi SERM n'a ainsi été créé. Surtout, les financements n'ont pas suivi, notamment en raison de l'absence d'accord sur le volet mobilités du contrat-plan entre l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes, attendu depuis un an et demi. Or, plus l'attentisme perdure, plus le coût des infrastructures nécessaires augmente. Pour la seule branche Grenoble-Brignoud, le président de la métropole de Grenoble évoque ainsi un surcoût de 26 millions d'euros, pour un coût initialement prévu de 32 millions d'euros. Ainsi, au-delà des effets d'annonce, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement pour lancer au plus vite les travaux du RER grenoblois et plus généralement de la dizaine de projets en France. Il voudrait également savoir si le financement de ces SERM fera l'objet d'une loi de programmation pluriannuelle. Enfin, concernant le projet grenoblois, il désire notamment connaître la date de mise en place d'un groupement d'intérêt public dédié, le montant des financements que l'État compte accorder et l'échéance de leur versement.

*Réponse.* – Le projet de service express régional métropolitain (SERM) grenoblois est l'un des plus mature de France et fait l'objet d'un large consensus de la part des élus et des acteurs économiques depuis 2018. Les porteurs du projet - région, métropole et syndicat mixte - ont formalisé leur intention par une lettre daté du 20 mars 2024. Le lancement officiel de la démarche partenariale, a été réalisé le 27 mai dernier, avant que le projet soit labellisé par le ministre chargé des transports le 27 juin 2024 qui a confirmé la possibilité de réaliser la phrase de préfiguration avec l'aide de la Société des grands projets. Les premiers travaux ont été engagés dès 2022 sur Brignoud et en 2023 pour le déplacement de la halte de Pont de Claix, avec une première mise en service fin 2024 et un horizon de livraison de la première phase en 2028. Il convient maintenant d'engager les discussions, territoire par territoire, pour apprécier la répartition des investissements entre partenaires et définir la gouvernance. Au niveau national, la programmation budgétaire prévoit un volet spécifique dans les contrats de plan État-régions (CPER) représentant un montant de l'ordre de 900 millions d'euros pour l'État, pour un total de financements publics à mobiliser à hauteur de 2,6 milliards d'euros. Le protocole mobilité du CPER 2023-2027 signé avec la région Auvergne- Rhône-Alpes, prévoit 322 Meuros dont 147 Meuros de part Etat pour les SERM. La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a, par ailleurs, adapté notre cadre législatif : des financements tels que des recettes affectées aux projets pourront aussi être mis en place, si les collectivités portant le projet le souhaitent et selon des modalités qu'elles définiront. La conférence nationale de financement des mobilités, qui aura lieu au premier semestre 2025, permettra de nourrir plus largement des propositions sur la fiscalité des mobilités.

4924

### *Éligibilité des conducteurs de travailleurs à l'indemnité carburant travailleur*

**1806.** – 17 octobre 2024. – **Mme Christine Herzog** interroge **M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports** sur l'éligibilité des conducteurs de véhicules qui transportent une personne éligible à l'aide au carburant pour travailleur jusqu'à son lieu de travail. À la suite des annonces du Président de la République le 24 septembre 2023, elle lui demande si l'indemnité « carburant travailleur », qui devait être mise en place à partir de janvier 2024, peut bénéficier à ceux qui conduisent les travailleurs qui sont éligibles à cette indemnité.

*Réponse.* – Afin de limiter les effets de la hausse des coûts du carburant et de préserver le pouvoir d'achat des Français, le Gouvernement a mis en place une indemnité carburant en 2023, qui faisait suite à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants mise en oeuvre en 2022. Cette indemnité - quérable - a pris la forme d'un versement de 100 euros au bénéfice des personnes qui utilisent pour leurs déplacements professionnels un véhicule valablement assuré et ont déclaré des revenus professionnels l'année précédente, qui se situaient dans les cinq premiers déciles de revenus. Afin de limiter le risque de fraude, l'aide, versée à la demande des bénéficiaires sur production du numéro fiscal et d'un justificatif de possession d'un véhicule (numéro de carte grise) ne pouvait pas bénéficier à des tiers, à l'occasion d'un prêt de véhicule, ou à raison d'un covoiturage régulier entre le domicile et le lieu de travail. Le 24 septembre 2023, le président de la République a annoncé qu'une indemnité carburant travailleur similaire à celle de 2023 pourrait être versée en 2024 si le prix du carburant devait dépasser un « seuil d'alerte ». Si le prix des carburants est, aujourd'hui, bien inférieur aux niveaux observés pendant la crise sur les énergies, et ne justifie pas de mettre en place une aide de même nature qu'en 2023, le Gouvernement n'en reste

pas moins attentif aux évolution des prix des carburants. Dans l'hypothèse où une indemnité carburant était réactivée dans un futur proche, son fonctionnement serait similaire à celle de 2023 et ne devrait pas permettre de transfert d'aide à un tiers.