

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

48^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du jeudi 9 novembre 2017

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. SYLVAIN WASERMAN

1. **Projet de loi de finances pour 2018** (p. 4657)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 4657)

Écologie, développement et mobilité durables (*suite*) (p. 4657)

Après l'article 54 (*suite*) (p. 4657)

Amendement n° 1036

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

M. Benoit Simian, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendement n° 635

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendements n° 527, 566

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendements n° 631, 632

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendement n° 633

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendements n° 634, 637, 640, 641, 642

Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (état C) (p. 4669)

Après l'article 63 (p. 4669)

Amendements n° 644, 645

Compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » (état D) (p. 4670)

Amendements n° 905, 860, 606

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n° 696, 1226

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Après l'article 63 (p. 4676)

Amendement n° 907

Compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » (état D) (p. 4676)

Compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (état D)

Après l'article 63 (p. 4676)

Amendement n° 883

Compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » (état D) (p. 4677)

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 4678)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. SYLVAIN WASERMAN

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2018

Seconde partie (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2018 (n^{os} 235, 273).

Écologie, développement et mobilité durables (suite)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables, des crédits relatifs au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », ainsi qu'aux comptes d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » et « Transition énergétique » (n^o 273, annexes 16 à 19 ; n^o 264 rectifié, tomes VI et VII ; n^o 275, tome V ; n^o 266 rectifié, tomes II à VIII), s'arrêtant à l'amendement n^o 658 rectifié portant article additionnel après l'article 54.

Après l'article 54 (suite)

M. le président. L'amendement n^o 658 rectifié n'est pas défendu.

La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, pour soutenir l'amendement n^o 1036.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. L'amendement, de nature assez technique, vise à donner une base légale et à garantir le financement des parcs nationaux, répondant ainsi à l'interpellation de M. Pierre Morel-A-L'Huissier cet après-midi. Il fait l'objet d'un consensus, me semble-t-il, et apporte de la clarté et de la stabilité juridique sur un sujet que nous évoquons depuis le début de la discussion.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Avis favorable.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le secrétaire d'État, l'amendement fera consensus lorsque vous aurez apporté des réponses concrètes aux questions sur le financement des agences de l'eau que nous avons posées précédemment.

Nous vous faisons confiance pour que nos échanges en fin d'après-midi ne restent pas lettre morte et pour que l'eau, la chasse et les parcs nationaux puissent être correctement suivis et financés. Il me semble que vous attendiez de tels propos de ma part en qualifiant l'amendement de consensuel.

(L'amendement n^o 1036 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 635.

M. Loïc Prud'homme. Cet amendement entend revenir sur la réduction drastique des crédits alloués au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – CEREMA. Celle-ci est hautement problématique, pas seulement du point de vue du groupe La France insoumise, mais également au regard du Plan climat présenté par le ministre de la transition écologique et solidaire, M. Hulot.

À partir de 2018, il est prévu que les crédits affectés au CEREMA seront amputés de 5 millions d'euros par an. Une telle coupe va entraîner 105 suppressions de postes. L'incohérence totale entre cette mesure et le cinquième axe du Plan climat – travailler au cœur des territoires – est manifeste.

En effet, le CEREMA est chargé de l'évaluation des politiques publiques en matière de développement durable et de leur impact sur les territoires. Le cœur des territoires se verra donc privé d'une de ses artères principales.

Cette incohérence manifeste n'est guère surprenante. L'écologie, dès lors que le Gouvernement en fait un outil de communication, est à usage unique. Nous considérons que l'instauration de la « règle verte » dans l'ensemble des politiques publiques est une nécessité. Le CEREMA est essentiel pour atteindre l'objectif que fixe cette règle.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. La commission n'a malheureusement pas adopté cet amendement que j'avais présenté, mais l'avis du rapporteur spécial est évidemment favorable.

Il ne faut pas se leurrer, le budget que vous allez voter peut à brève ou moyenne échéance entraver la capacité de cet opérateur à agir et à être à la hauteur de son rôle, qu'il s'agisse de son travail habituel d'expertise ou des nouvelles missions qui lui sont confiées. Parmi ces dernières figure l'étude des fonds marins afin de déterminer les zones propices à l'implantation des parcs éoliens – un exercice auquel l'État, jusqu'à présent, ne se livrait pas.

Ainsi, au moment même où l'on confie au CEREMA de nouvelles missions – dont l'importance n'est pas à démontrer dès lors que l'on croit à la nécessité de la transition énergétique –, on réduit considérablement ses moyens. Même s'ils l'expriment en termes diplomatiques, je ne trahis pas un secret en affirmant que la direction et l'ensemble du personnel jugent la situation dramatique. Prétendre le contraire serait un mensonge. Votre vote aura des conséquences importantes pour cet organisme.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Vous avez tenu les mêmes propos en commission élargie. Je vous ferai donc les mêmes réponses.

En ce début de quinquennat, il faut s'interroger sur la réalité des missions du CEREMA et développer à son sujet une réflexion stratégique. Le Centre devait élargir ses missions aux collectivités territoriales. Or, il s'avère aujourd'hui qu'il travaille presque exclusivement pour le compte de l'État sous la forme d'un *reporting* d'ingénierie qui n'est pas forcément optimisé. Avis défavorable sur cet amendement. Je renvoie à la longue et intéressante discussion en commission élargie sur ce sujet.

(L'amendement n° 635 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 527.

Mme Émilie Bonnavard. Cet amendement vise à demander un rapport sur l'opportunité de rétablir le bonus relatif aux vélos à assistance électrique – VAE.

Comme l'a montré une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – en septembre 2016, les aides locales à l'achat et à la location longue durée de VAE représentent d'ores et déjà 650 à 1 400 kilomètres en voiture évités par usager et 200 kilos de CO₂ économisés en moyenne. Le VAE est donc un puissant levier du transfert modal que prévoit la stratégie nationale de la mobilité propre.

Il pourrait ainsi être proposé qu'une fraction du prix d'achat du VAE – de 30 % par exemple, à l'instar de l'expérience menée par le gouvernement italien il y a quelques années – soit restituée à l'acheteur sous forme de réduction d'impôt.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Mieux qu'un rapport, des amendements sur les VAE vont être examinés sous peu.

En outre, vous n'êtes pas sans savoir que, dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, nous travaillons à l'élaboration, pour le premier semestre 2018, d'une grande loi d'orientation des mobilités dans laquelle ce sujet sera traité. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je vous propose de retirer l'amendement. Nous examinerons bientôt une proposition du Gouvernement qui montre que, sur les VAE, nous n'en sommes donc plus au stade des rapports mais bien des solutions opérationnelles.

M. le président. Madame Bonnavard, souhaitez-vous retirer l'amendement ?

Mme Émilie Bonnavard. Je le maintiens car il a été déposé par mon collègue M. Abad.

(L'amendement n° 527 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Émilie Bonnavard, pour soutenir l'amendement n° 566.

Mme Émilie Bonnavard. Cet amendement porte sur le financement de la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin. Il est temps de clarifier le discours du Gouvernement et de connaître les crédits affectés pour 2018 au chantier en cours entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse.

Monsieur le secrétaire d'État, on ne peut pas tenir un double discours. D'un côté, dans le document budgétaire, 130 millions d'euros de crédits sont supprimés au titre de la pause décidée dans le financement des nouvelles infrastructures. De l'autre, le Président de la République, dans un discours devant le Président du conseil italien fin septembre, indiquait très clairement que la France respecterait le calendrier de réalisation des travaux et ses engagements financiers – 25 % du coût total de la section transfrontalière, soit moins de 200 millions d'euros par an d'ici 2030, là où les Italiens financent 35 % et l'Union européenne 40 %.

Il faut une unicité du discours. C'est une question de crédibilité vis-à-vis de la Commission européenne et de nos partenaires italiens qui, eux, ont inscrit la totalité des crédits nécessaires au financement de leur contribution.

Nous ne demandons pas l'inscription de crédits qui ne seraient pas consommés l'année prochaine. Mais, dès lors que le document budgétaire fait état d'une réduction budgétaire, on est en droit de s'interroger : est-il demandé à l'opérateur de retarder sciemment les travaux de façon à consommer moins de crédits ou bien va-t-on lui octroyer les moyens de les réaliser, conformément à l'engagement du Président vis-à-vis de nos partenaires italiens et de l'Union européenne ?

Cet amendement vise donc non à mettre le Gouvernement en difficulté, mais à aider le Président à tenir l'engagement public qu'il a pris à Lyon.

Le chantier, qui mobilise 400 personnes, est désormais lancé. En tant que parlementaires, nous devons soutenir les infrastructures d'intérêt européen qui sont des vecteurs d'intégration et d'échanges économiques européens plutôt que d'opposer les unes aux autres les infrastructures sur le territoire national.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. En ce qui concerne les engagements pris par la France pour la réalisation de la ligne Lyon-Turin, notamment l'apport de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, c'est au ministre qu'il revient de vous répondre. Même si le budget de cette agence n'a pas été encore adopté, nous savons que ses ressources seront augmentées d'environ 200 millions d'euros.

La rédaction d'un rapport spécifique ne paraît pas nécessaire, puisque le Parlement examinera au printemps prochain une loi d'orientation des mobilités qui comprendra un volet de programmation. Nous travaillons d'ailleurs sur ce sujet, dans le cadre du Conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron, afin de revoir la programmation – sachant que ni la majorité ni le Gouvernement ne remettent en question l'engagement de la France.

Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Il n'y a pas de double discours, madame la députée, mais il existe en revanche deux instruments. D'un côté, la loi a ratifié deux traités internationaux ; et en ce moment, comme vous le savez, nous votons le projet de loi de finances pour le ministère. Or les crédits auxquels vous faites allusion sont ceux de l'AFITF, ce qui nous renvoie aussi à la loi de programmation des infrastructures, qui découlera des Assises de la mobilité. Il faut simplement remettre les choses sur le bon plan.

J'émet un avis défavorable sur l'amendement, qui tend à proposer la rédaction d'un rapport par le Parlement. Mais si vous souhaitez mener une mission en tant que parlementaire ou rédiger un rapport sur le sujet, il va de soi que vous pouvez le faire.

Je le répète : je vous renvoie aux Assises de la mobilité et surtout à la loi de programmation et aux décisions de l'AFITF. Cependant, je tiens à vous rassurer : d'après ce que je sais, les crédits inscrits suffiront à réaliser le tunnel.

M. le président. La parole est à Mme Cendra Motin.

Mme Cendra Motin. Je puis vous rassurer, madame Bonnavard. M. Woerth, président de la commission des finances, où vous siégez avec moi, nous ayant écrit récemment pour nous demander si nous avions des idées de sujets sur lesquels orienter la Cour des comptes, nous avons suggéré, mon collègue Xavier Roseren et moi-même, de demander à la Cour de diligenter une enquête sur la TELT – Tunnel Euralpin Lyon Turin –, société qui commence à travailler sur la liaison transfrontalière et qui sera un maillon essentiel dans le suivi budgétaire des projets.

Nous serons ravis de vous compter parmi les députés qui appuieront notre demande.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Dans notre pays, les deux grands passages routiers entre le nord et le sud de l'Europe suivent deux grandes vallées où certains résident en permanence et où d'autres transitent ou passent des vacances : celle de Maurienne, dans laquelle se trouve la circonscription de Mme Bonnavard, et celle de l'Arve, où nous sommes élus, Xavier Roseren et moi-même.

Vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'État, le Président de la République est venu rappeler à Lyon l'engagement de la France, comme l'a fait aussi Nicolas Hulot, quand il s'est rendu à Chamonix pour parler de la qualité de l'air.

Le sujet est particulièrement sensible, compte tenu de ce que vivent les populations. Par définition, les parlementaires peuvent intervenir dans tous les domaines. Mais, sur ce sujet très technique, Mme Bonnavard et moi-même représentons des populations qui vivent au quotidien le trafic des poids lourds, avec tous les problèmes que cela pose.

Le premier est celui de la sécurité. N'oublions pas ceux qui ont perdu la vie dans les différents tunnels. Un autre est celui de la qualité de l'air. Un autre est le bruit. On en parle peu. D'autres pays ont pris beaucoup d'avance pour lutter contre ce bruit de fond permanent, notamment la nuit. Quand les résidents permanents dorment, les camions continuent à passer dans ces vallées encaissées, qui forment une caisse de résonance.

L'amendement n° 566 tend à remercier les présidents successifs, Nicolas Sarkozy, François Hollande, Emmanuel Macron, de s'être engagés sur le projet de ligne Lyon-Turin. Si nous comprenons la mécanique financière, nous savons qu'au moment où l'Assemblée nationale vote le budget de l'État, vous connaissez l'ordre de grandeur des sommes qui seront attribuées *via* l'AFITF.

Alors que nous parlons, les populations attendent sinon plus de transparence, du moins plus de clarté sur les montants qui seront alloués au projet et qui traduiront concrètement les engagements du Président Macron et du ministre d'État Nicolas Hulot.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Vous n'ignorez pas qu'il y a de nombreux projets d'infrastructures, qu'il ne faut pas opposer, sur lesquels l'État s'est engagé par le passé. Nous nous retrouvons par conséquent face à un *package* de projets d'infrastructures majeurs pour l'aménagement du territoire français, concernant les usagers ou les marchandises, et pour lesquels il faut trouver des financements. À un moment donné, il faut aussi chercher à être objectif et faire en sorte que l'argent que nous investissons dans ces projets soit le plus utile possible.

Celui-ci peut être extrêmement utile sur la ligne Lyon-Turin, le canal Seine Nord, le développement du Charles-de-Gaulle Express ou le projet du Grand Paris. C'est pour cela – pour trouver de nouveaux moyens de financer ces infrastructures – que la ministre chargée des transports a organisé les Assises de la mobilité. Permettons à ce comité de travailler sereinement. Sous peu, il nous fera part de ses résultats.

(L'amendement n° 566 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 631.

M. Loïc Prud'homme. Avec cet amendement, je reviens vous parler du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Les opérateurs publics du ministère de l'écologie participent

directement d'une nécessaire transition écologique et constituent une structure solide pour répondre aux enjeux de l'urgence écologique, notamment climatique.

La réduction drastique des dépenses affectées au CEREMA est hautement symbolique, de ce point de vue. À partir de 2018, il est prévu que ces crédits soient amputés de 5 millions d'euros par an. Je l'ai dit, cette coupe entraînera chaque année la suppression de 105 postes.

Les grands projets d'aménagement à venir – Jeux olympiques de 2024, Grand Paris, Exposition universelle de 2025 – et les intentions de rénovation, notamment des infrastructures de transport, doivent être accompagnés d'une expertise publique. À l'heure actuelle, au vu des moyens alloués et des plans annoncés de réduction des effectifs, en baisse de 25 % pendant la période 2015-2022, les capacités du CEREMA à répondre aux demandes des collectivités territoriales et à l'intérêt général sont mises en danger.

J'ai bien entendu la réponse de M. le secrétaire d'État, qui m'a expliqué tout à l'heure que l'outil n'était pas adapté et qu'il allait donc le casser. Nous pensons qu'il est plus judicieux de réorienter cet outil sur ses missions. En effet, nous ne pouvons nous résoudre à abandonner ainsi un opérateur public, héritier de la mémoire et de l'expertise de la puissance publique française en matière d'aménagement et d'environnement durable.

Nous ne pouvons pas non plus envisager le transfert au secteur privé de compétences et de responsabilités majeures, connaissant les trop grands risques de collusion avec des intérêts économiques privés qui primeraient sur l'objectivité des études à mener.

C'est pourquoi nous proposons, sur le modèle du financement de l'AFITF et au titre de leur domaine d'action partagé, d'affecter au CEREMA une partie de la fiscalité revenant à l'État.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission est défavorable, mais j'émet pour ma part un avis favorable. Monsieur le secrétaire d'État, je vous interpelle car je ne désespère pas de vous faire changer d'avis. Tout à l'heure, j'ai bien entendu votre réponse, indiquant que, sans remettre en cause le rôle du CEREMA, il fallait réfléchir à ses missions.

Vous avez l'occasion de le faire. En vous proposant de rendre un rapport dans six mois, nous vous offrons la possibilité d'envoyer un message au personnel, montrant qu'ensemble, nous prenons en compte les questions qu'il se pose sur le rôle et les missions du CEREMA. C'est pourquoi je pense que l'amendement peut être voté. Il ne pose aucun problème financier et enverrait un message positif.

J'espère que le secrétaire d'État changera d'avis après mon intervention et que nos collègues reviendront dans l'hémicycle sur leur vote en commission.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je souscris – à cet égard, je ne fais pas de politique – à votre volonté d'être transparent et de clarifier les missions du CEREMA. Je suis attaché à cette instance en tant qu'élu local, bien que je n'aie jamais pu la solliciter. Dans cette affaire, je peux donc jouer le rôle de témoin.

Je doute qu'en inscrivant la rédaction d'un rapport dans le PLF, nous puissions mener à bien la mission que vous nous proposez. Le programme Action publique 2022, qui vise à faire une revue générale des politiques pour adapter l'organisation de l'État et de ses opérateurs sur le sujet, offre une possibilité. Sur les projets d'infrastructures, on peut également déclencher des rapports, des missions ou solliciter le commissariat général au développement durable. Les corps d'inspection de l'État servent à cela. Le Parlement peut aussi mener une mission de prospective en réfléchissant à l'utilité d'une ingénierie d'État, avec un modèle économique à définir.

Tout ce qui peut être fait au service des collectivités territoriales n'est pas nécessairement gratuit. On peut imaginer un système de facturation, trouver un modèle intelligent. Je n'émet donc pas un avis défavorable à l'amendement. D'ailleurs, je souscris volontiers à votre intuition sur un point : les agents qui travaillent au CEREMA sont en droit d'attendre une visibilité sur la suite.

Par ailleurs, monsieur le rapporteur spécial, je connais votre bienveillance à l'égard du Gouvernement. Vous vous doutez bien qu'en ce début de quinquennat, il est difficile d'avancer en même temps sur tous les fronts, mais sur ces sujets, nous devons nous rassembler. Au sein de l'appareil d'État, il ne reste plus beaucoup d'institutions ou d'établissements publics qui disposent encore d'une ingénierie de qualité.

Je souhaite donc que vous retiriez l'amendement et réfléchissiez avec les présidents de commission pour imaginer un travail en commun entre l'Assemblée nationale, le Sénat, que cette question intéresse sûrement, et le Gouvernement, afin de faire un peu prospective en la matière.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'État, je tiens déjà pour acquis ce que vous dites, mais sincèrement, il n'est pas très facile d'obtenir la création d'une mission parlementaire quand on est dans l'opposition.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Ce n'est pas ma faute !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Ce n'est pas ce que j'ai dit, vous en conviendrez. J'ai votre accord verbal. Je rappelle que le Parlement, outre son action législative, joue un rôle de contrôle, notamment sur les fonds publics.

M. Martial Saddier. Oui !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. À ce titre, nous pouvons donc adresser une demande au Gouvernement. D'ailleurs, il ne s'agit pas seulement de celui-ci. Nous souhaitons qu'on tienne compte de l'avis des experts et du personnel. Il faut mener un véritable travail. Bref, je préfère un acquis à une promesse. Je pense que vous souhaitez tenir votre engagement, mais je crains qu'il ne se perde dans je ne sais quelles méandres. Dans ce cas, le projet ne sera jamais réalisé, alors que le personnel est dans l'urgence. C'est pourquoi je préférerais qu'on envoie dès maintenant un signal positif au CEREMA.

M. le président. La parole est à Mme Cendra Motin.

Mme Cendra Motin. Le rapporteur spécial rappelle à juste titre que le travail des députés ne s'arrête pas au vote de la loi. Il leur appartient aussi d'en contrôler les effets. À cet égard,

nous sommes parfaitement en phase, mais un détail nous sépare : je ne pense pas que le travail des parlementaires se limite à lire des rapports que d'autres ont faits pour eux.

M. Jean-Louis Boulanges. Très juste !

Mme Cendra Motin. L'essentiel de notre travail de contrôle, en tant que députés, consiste à aller voir nous-mêmes ce qui se passe sur le terrain, à être ensemble dans nos circonscriptions, à échanger nos expériences, à rencontrer les acteurs sur place, à aller voir les administrations. Vous aussi, monsieur Coquerel, vous siégez à la commission des finances. Vous avez la possibilité de pousser la porte de n'importe quelle administration et de vous faire ouvrir des livres de compte. Faites-le, faisons-le ensemble.

M. Bruno Duvergé. Très bien !

Mme Cendra Motin. Sur ce point, je rejoins le secrétaire d'État. Faisons-le pour le CEREMA. Nous serons au moins aussi efficaces qu'un rapport. *(Applaudissements sur les bancs des groupes REM et MODEM.)*

M. Jean-Louis Boulanges. Très bien !

(L'amendement n° 631 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel pour soutenir l'amendement n° 632.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je regrette la décision qui a été prise. De fait, notre proposition n'empêchait pas que les parlementaires s'associent au travail demandé au Gouvernement. Nous entendons nous appuyer sur les moyens du Gouvernement pour prendre des mesures urgentes, mais cela n'exclut pas les parlementaires. C'est donc un faux débat. En votant cet amendement, nous aurions eu la garantie que ce travail soit mené à bien.

Madame Motin, vous savez le respect, l'estime que j'ai pour vous. Je pense que vous pourriez faire des gestes qui ne coûtent rien mais qui seraient perçus comme des signaux positifs. Je regrette que vous ne l'ayez pas fait pour le CEREMA ; je vous demande de le faire pour Météo France. Les deux situations présentent en effet des similitudes. Indépendamment de la suppression, par votre budget, de 90 ETP – équivalents temps plein – par an, il faut se demander comment Météo France va mener à bien ses projets, à commencer par le renouvellement du supercalculateur. De fait, cet établissement public a besoin de visibilité. Là encore, si nous envoyons un signal aux personnels de Météo France, si nous leur disons que nous prenons en compte leur situation autrement que par de simples paroles, je pense que cette soirée aura produit quelque chose de positif. Comme cela a été dit sur tous les bancs, nous parlons d'opérateurs importants. Je vous demande donc de voter pour cet amendement, qui demande également la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement. J'entends bien que toutes les demandes de rapport ne peuvent être satisfaites, mais ceux que je vous demande ce soir offrent, à mon sens, des solutions concrètes à des problèmes qui ne le sont pas moins. Pour sa part, la commission, au terme de longs débats, a exprimé un avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Nous avons eu plusieurs fois le même débat, donc je ne reprendrai pas les arguments précédents. Ce qu'attendent les équipes de Météo

France, c'est aussi notre capacité à investir. Or, une trajectoire financière a été définie pour financer ce supercalculateur au cours du quinquennat.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Non !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Vous le contestez mais, jusqu'à preuve du contraire, monsieur Coquerel, le secrétaire d'État, c'est moi ! Si le Président de la République vous avait nommé au Gouvernement, j'en serais informé...

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Très bien !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je vous dis donc, au nom du Gouvernement, qu'une trajectoire financière a été définie sur la durée du quinquennat pour le financer. Par définition, le projet de loi de finances est annuel mais, en ce début de quinquennat, vous avez l'engagement de l'État et du Gouvernement que ce supercalculateur sera financé. Je ne peux pas mieux dire.

M. le président. La parole est à M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai conscience de l'effort accompli par le Gouvernement concernant ce calculateur, mais également du travail effectué par Météo France en termes de recherche, de positionnement, de maille météorologique – qui est aussi important pour les agriculteurs que pour les citadins ou les marins. Météo France est l'une des trois plus grandes entreprises météorologiques au monde. Je trouve que ce rapport serait utile, car il permettrait d'avoir une meilleure connaissance des moyens qui sont alloués à l'opérateur. Excusez-moi, monsieur le secrétaire d'État, mais je voterai pour l'amendement.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le secrétaire d'État, je pense que nous allons, nous aussi, voter en faveur de ce rapport. J'entends vos propos rassurants sur le supercalculateur, mais ce n'est pas l'unique enjeu. L'enjeu du supercalculateur est identifié, nous en avons débattu à plusieurs reprises en commission du développement durable, lors de la précédente législature. Mais Météo France est également confronté à un enjeu de renouvellement de son maillage de stations météo, et à la nécessité de compléter ce maillage de radars pour identifier un certain nombre de phénomènes. Ainsi, les événements cévenols bien connus qui peuvent affecter sud-est de la France tendent de plus en plus souvent à frapper des territoires qui n'étaient pas confrontés, jusqu'alors, à des phénomènes climatiques aussi puissants. Or, les Alpes du nord, par exemple, ne sont pas couvertes, à l'heure actuelle, par des radars permettant de prévoir les événements du type de ceux qui sont identifiés, connus et répétés chaque année dans le sud-est de la France.

Nous ne mettons pas en doute votre sincérité, monsieur le secrétaire d'État, mais nous craignons que les moyens alloués au renouvellement du supercalculateur obèrent, jusqu'à la fin de la législature, tous les autres moyens de Météo France au point de compromettre le renouvellement des autres matériels ou la couverture territoriale. Nous pensons que le Parlement est dans son rôle en présentant ce type de propositions.

M. Julien Aubert. Parfaitement !

M. Martial Saddier. Ce faisant, il vous aide, monsieur le secrétaire d'État, puisque vous disposerez d'un rapport qui vous permettra d'obtenir des arbitrages plus favorables. Mes chers collègues, nous avons besoin de ce rapport.

Je terminerai par une boutade : quand on est au pouvoir, les prévisions météo, c'est extrêmement important ! (*Sourires.*)

M. Julien Aubert. Il a raison !

M. le président. Sur l'amendement n°632, je suis saisi par le groupe La France insoumise d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je n'ai pas l'intention de passer la nuit à demander des scrutins publics, mais je crois que nous pouvons obtenir ce rapport ; du moins vous me permettrez d'essayer de vous convaincre – vous le premier, monsieur le secrétaire d'État. Je ne répéterai pas les arguments employés par notre collègue Saddier. Météo France ne met pas en question le fait qu'à un moment donné, vous allez débloquent les budgets pour le supercalculateur. En revanche – c'est une préoccupation récurrente, ce qui explique que je m'en fasse le relais –, ses personnels se disent incapables, compte tenu des incertitudes budgétaires, de définir la puissance que devra avoir cet équipement. Cela ne vous dit peut-être rien, mais cela déterminera la qualité des services rendus au cours des prochaines années. La question n'étant pas résolue, un rapport permettrait de l'éclaircir ; il serait remis dans six mois, soit au moment de l'élaboration des appels d'offres. Peut-être l'ignorez-vous, mais un supercalculateur occupe une pièce entière à Météo France et demande le concours de plusieurs prestataires. Cela ne se décide donc pas à la légère. À partir de ce rapport, Météo France pourrait savoir quelle puissance choisir.

Par ailleurs, la réduction du personnel conduit l'opérateur à revoir son organisation et à réfléchir au maintien de ses prévisions infradépartementales, qui sont aussi très importantes. Nous devons donc nous aussi réfléchir à des budgets adéquats. Un rapport pourrait permettre, là aussi, d'avoir une vision intelligente de cette question. Si je ne parviens pas à vous convaincre, monsieur le secrétaire d'État, peut-être arriverai-je à persuader nos collègues de La République en marche d'adopter cet amendement, puisque c'est à eux que revient cette possibilité.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Une fois de plus, ne nous faites pas dire ce que nous n'avons pas dit. Le membre du Gouvernement qui était le soir en salle de crise à cause de l'ouragan Irma, c'est celui qui se trouve actuellement devant vous.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. C'est pourquoi j'essaie de vous convaincre !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je sais donc parfaitement à quel point nous avons besoin de Météo France et de ses capacités de prévision des phénomènes climatiques, au moyen d'outils adaptés. Le débat que nous tenons actuellement suffit à nous aider ; c'est une bonne chose de parler de Météo France dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale. L'enjeu réside dans notre capacité à investir dans cet établis-

sement public. Ce métier a en effet considérablement évolué au cours des dernières années ; il faut notamment faire monter en puissance les supercalculateurs. Je renouvelle l'engagement du Gouvernement : l'État réalisera cet investissement – qui n'est pas mince puisqu'il s'élève, de mémoire, à 190 ou 192 millions d'euros – dans le cours du quinquennat. Sans esprit polémique, je rappelle que cet investissement est attendu de longue date. Cette fois, l'engagement est clair.

Je ne saurais me substituer à la représentation nationale, mais il me semble que le Parlement n'a pas besoin du Gouvernement pour commettre des rapports – j'en parle en connaissance de cause pour avoir été assistant parlementaire. Vous l'avez rappelé, madame Motin, les députés peuvent effectuer à tout moment une mission de contrôle et d'accompagnement. À cet égard, le ministère de la transition écologique et solidaire se tient à l'entière disposition du Parlement pour mener à bien tous les travaux d'information, d'évaluation, de contrôle, de prospective, sans qu'il soit besoin d'adopter un amendement lui demandant un rapport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 632.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	71
Nombre de suffrages exprimés	70
Majorité absolue	36
Pour l'adoption	15
contre	55

(*L'amendement n° 632 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 633.

Mme Caroline Fiat. L'augmentation du budget de l'Autorité de sûreté nucléaire, l'ASN, pour 2018 ne permet pas de compenser les baisses successives et conséquentes intervenues lors des précédents quinquennats. Or, aux yeux de la France insoumise, qui défend la sécurité et l'intégrité physiques de tous les Français, la sortie du nucléaire est une nécessité absolue. De fait, personne ne sait quoi faire des déchets – la Lorraine qui vous parle peut témoigner des nombreux retours sur les effets négatifs de ce qui est prévu à Bure – ; l'état des centrales se dégrade et l'ensemble du parc nucléaire ressemble chaque jour davantage à un puits sans fond pour les finances publiques. Pis, les dépenses induites par l'entretien des centrales sont engagées au détriment de la transition énergétique. À l'image des pays pétroliers prisonniers de leur rente pétrolière, il semblerait que le Gouvernement se laisse enfermer dans le cercle vicieux de l'entretien, du maintien, voire, avec l'EPR, de l'extension du parc nucléaire.

Dans ce contexte, ne pas disposer d'une ASN au plus fort de ses moyens sera lourd de conséquences quand viendra le moment, inéluctable au regard de l'intérêt général, d'engager la sortie planifiée de l'énergie nucléaire. Démanteler les centrales nucléaires ne se fera pas sans le concours de l'ASN. Il apparaît nécessaire de constituer une nouvelle équipe d'inspection des centrales pour détecter les fraudes et les falsifications, notamment après les révélations préoccupantes concernant Creusot Forge. Au regard de ces éléments,

un rapport d'information sur les moyens alloués à l'ASN en vue de la planification de la sortie du nucléaire est nécessaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je regrette que les signaux positifs envoyés par certains ne se transforment pas en voix, mais c'est la politique !

Cet amendement demande la remise d'un rapport qui paraît tout aussi nécessaire que les précédents. J'ai bien compris qu'une des promesses d'Emmanuel Macron allait être repoussée : je veux parler de l'engagement de fermer 50 % des centrales d'ici 2025.

M. Jacques Marilossian. Ce n'était pas cela, la promesse !

M. Éric Straumann. Il s'est engagé à réduire à 50 % la part du nucléaire dans la production d'électricité !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Cet engagement est reporté mais, en tout état de cause, la question du démantèlement va inévitablement se poser, à un moment donné. Chacun pourra constater – l'ASN le confirme – que c'est une question très mal connue. Et pour cause, la plupart des centrales qui ont été arrêtées sont, en réalité, encore en voie de démantèlement. Dès lors, il nous semble raisonnable d'examiner, sur le fondement d'un rapport, quels moyens – budgétaires, financiers, d'expertise, de personnel – seront nécessaires à l'ASN pour être capable de superviser le démantèlement des centrales. Nous avons eu un débat nourri en commission, qui a donné un avis défavorable sur cet amendement. Chacun pourra néanmoins convenir de l'utilité d'un tel rapport.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Des rapports sur la sûreté nucléaire, il en existe déjà. Le dernier en date remonte au mois de juillet.

M. Bertrand Pancher. Il a raison !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je veux bien qu'on lance la machine à demander les rapports dans tous les sens – Dieu sait que j'ai manifesté jusqu'à présent, en la matière, une grande ouverture d'esprit ! –, mais j'ai entendu sur ce sujet, lors de la discussion liminaire, une ou deux choses qui m'ont dérangé. Il convient donc de faire preuve de pédagogie.

Nous avons un système original qui sépare la sûreté de la sécurité – deux éléments que l'on mélange trop souvent. Nous sommes attachés, en France, à ce modèle singulier. L'ASN est une autorité administrative indépendante qui traite de la sûreté et qui publie régulièrement des avis et des rapports consultables par tous les citoyens et *a fortiori* par les représentants de la nation.

Je ne vois donc pas la nécessité d'établir ce rapport et je me permets de rappeler – car j'ai entendu, sur ce point également, des choses préoccupantes – que les moyens de l'ASN sont en augmentation. Il faut tout de même lire les documents budgétaires ! Les moyens de l'ASN augmentent.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je n'ai pas dit le contraire.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Si, vous l'avez fait en commission, et c'est pourquoi je saisis cette nouvelle occasion de rétablir la vérité, monsieur Coquerel. Je ne

voudrais pas me fâcher avec vous, mais l'ASN va bénéficier de deux ETP en plus, comme l'indique le document budgétaire.

Mme Delphine Batho. Deux ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Il est utile de le rappeler, car il ne faut pas jouer avec la peur des Français. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

M. Bertrand Pancher. Excellent !

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Je ne m'exprime pas sur tous les sujets budgétaires relatifs à l'écologie, mais je voudrais le faire sur les moyens de l'Autorité de sûreté nucléaire, et le faire solennellement.

Le Gouvernement, on peut lui en donner acte, hérite d'une situation où l'ASN se trouve en déficit de moyens, un état de fait résultant de décisions que les précédents gouvernements n'ont pas prises. Mais cette situation ne peut pas durer. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné hier matin le président de l'Autorité. Quelles que soient les positions des uns et des autres sur l'avenir du nucléaire, chacun doit comprendre que tant que les centrales nucléaires continueront de produire de l'électricité en France et tant qu'il y aura des réacteurs nucléaires, ces derniers devront être sûrs et la sûreté nucléaire garantie.

Or l'ASN affirme que les moyens dont elle dispose aujourd'hui sont insuffisants. Elle ne demande pas des mille et des cents, mais quelques dizaines de millions d'euros et quelques dizaines d'équivalents temps plein supplémentaires. Puisque l'on trouve des milliards d'euros pour supprimer l'impôt de solidarité sur la fortune, on devrait être capable, dans un pays comme la France, de dégager quelques millions d'euros pour l'ASN.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Perrine Goulet.

Mme Perrine Goulet. J'interviens pour rétablir quelques vérités. Tout d'abord, on a entendu que l'investissement dans le nucléaire se faisait au détriment de celui dans les énergies renouvelables : si vous aviez assisté à la séance qu'a tenue hier la commission du développement durable, vous sauriez que pour 1 euro investi dans les centrales nucléaires, la même somme l'était dans les énergies renouvelables. On ne peut pas opposer les deux secteurs et affirmer que l'un capte l'argent au détriment de l'autre.

Ensuite, ne mélangeons pas tout : Creusot Forge, ce n'est pas les centrales nucléaires ! Il s'agit d'un sous-traitant qui en a construit certaines pièces, et non de l'opérateur qui les exploite. Ce dernier, justement, ne cherche pas à cacher les choses. Le président de l'ASN l'a rappelé hier : EDF se montre très transparent sur le sujet, d'où la connaissance des événements significatifs relevés par l'ASN.

Monsieur Coquerel, on ne prévoit pas de fermer 50 % du parc nucléaire, mais de faire descendre à 50 % la part des centrales nucléaires dans le *mix* énergétique : ce n'est pas tout à fait pareil ! J'aimerais que l'on arrête de colporter de mauvaises informations sur ce sujet clivant et qui fait très peur. Il faut rester serein et tenir compte de la trajectoire tracée par M. Hulot et des études menées actuellement sur le sujet. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. C'est un grand honneur de m'exprimer depuis la travée dans laquelle M. Coquerel siège habituellement ; j'espère qu'il n'en sera que plus convaincu par mon message. *(Sourires.)*

Les dossiers falsifiés du Creusot constituent effectivement un sujet ponctuel de préoccupation. Pour autant, je crois vraiment qu'il faut lutter contre les marchands de peur. L'ASN fonctionne bien, et dans son dernier rapport, elle estime que l'état de la sûreté nucléaire est globalement satisfaisant. Il faut donc arrêter de prétendre que nous aurions des problèmes dans ce domaine. La filière n'a jamais été autant contrôlée qu'aujourd'hui. Et lorsqu'il y a des risques, l'ASN prend immédiatement des mesures, même si elles sont parfois critiquables. Ainsi, l'arrêt de la centrale nucléaire du Tricastin, qui comprend plusieurs réacteurs, n'a été décidé parce que l'on n'a pas pu prouver qu'une digue résisterait à un séisme cinq fois supérieur au plus important constaté au cours des mille dernières années.

Dès lors, on peut affirmer tout et n'importe quoi, mais le parc nucléaire est contrôlé. Oui, il y a effectivement un problème industriel au Creusot, mais non, il n'y a pas de problème financier. D'ailleurs, si on veut parler chiffres, les éoliennes en mer que vous défendez représentent 1 milliard d'euros par an pour le contribuable, et les investissements pour les énergies vertes, qui relèvent de la Commission de régulation de l'énergie, s'élèvent à 45 milliards d'euros sur cinq ans. De son côté, le coût du parc nucléaire historique est de 90 milliards d'euros. On peut parler en unité EPR, mais il ne faut pas raconter n'importe quoi. Le soutien aux énergies vertes coûte de l'argent, et toutes les décisions ne sont pas seulement dictées par l'économie, sans quoi tout le monde produirait du gaz de schiste. Des choix de souveraineté sont faits, et le nucléaire, c'est quand même l'indépendance de la France ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe REM.)*

M. Bertrand Pancher. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Cendra Motin.

Mme Cendra Motin. Rappelons d'abord que l'amendement de M. Coquerel concerne une demande de rapport. Il ne doit donc pas nécessairement nous conduire à reprendre l'ensemble de la question du nucléaire, dont vous avez sans doute déjà abondamment débattu cet après-midi.

Ensuite, je voudrais inviter M. Coquerel, officiellement et devant tout le monde, à venir dans ma circonscription visiter la centrale de Creys-Malville, qui abritait le réacteur nucléaire Superphénix, en cours de démantèlement depuis plusieurs années. Ce serait vraiment un plaisir de vous recevoir, monsieur le rapporteur spécial. J'ai déjà rencontré les équipes, mais nous pouvons y retourner ensemble, afin qu'elles vous expliquent le travail qu'elles réalisent, et qui est loin d'être fini. Vous pourrez également consulter tous les documents produits pour l'ASN, et apprécier aussi bien le travail fourni par EDF dans cette opération de démantèlement que le contrôle systématiquement exercé par l'ASN. *(Applaudissements sur les bancs du groupe REM.)*

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je crains que l'on ne mélange tout. Vous m'invitez à visiter une centrale. Où avez-vous vu que je remettais en question la qualité du personnel qui travaille dans les centrales nucléaires ?

Mme Cendra Motin. Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Nulle part, car je n'ai jamais affirmé cela.

J'ai peut-être eu tort d'affirmer que la diminution à 50 % de la part du nucléaire dans le *mix* énergétique allait induire des fermetures de centrales,...

M. Jacques Marilossian. Non, ce n'est pas ça !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. ...mais en tout état de cause, pour une production d'énergie donnée, si vous ne réduisez pas la part du nucléaire, vous n'augmentez pas celle des énergies renouvelables.

Mme Perrine Goulet. C'est faux !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Si vous connaissiez ce domaine, madame Goulet, vous sauriez que la part des énergies renouvelables est freinée depuis des années par le lobby nucléaire. Cela ne vous plaît peut-être pas, mais je vous le dis. Ce lobby explique en grande partie pourquoi la majorité est en train de reculer sur cette question.

Mme Perrine Goulet. Arrêtez de dire n'importe quoi !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Vous pouvez me dire ce que vous voulez, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. le président. S'il vous plaît, mes chers collègues !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Revenons au sujet qui nous préoccupe. Nous sommes plusieurs à avoir rencontré des représentants de l'ASN, et elle nous a transmis à tous le même message. Non, monsieur le secrétaire d'État, je n'ai pas dit que les moyens de l'Autorité baissaient – ni en commission, ni en séance publique. Vous caricaturez mes propos ; j'ai dit que l'ASN estimait à vingt le nombre d'ETP supplémentaires dont elle a besoin pour remplir ses missions, notamment pour détecter les falsifications. Voilà ce qu'a dit l'ASN et voilà ce que j'ai rapporté.

Mme Mathilde Panot. Très bien !

M. Bertrand Pancher. La précision était utile !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. On peut considérer que ce n'est pas important, mais quand les représentants de l'ASN me tiennent de tels propos, cela m'interpelle. La question n'est même pas de savoir si on est pour ou contre le nucléaire.

De même, cela m'interpelle quand les représentants de l'ASN me disent qu'ils essaient depuis des années d'obtenir d'Areva une protection suffisante des silos installés à La Hague.

M. le président. Merci, monsieur Coquerel.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je termine, monsieur le président. De même, quand ils me parlent des couvertures bitumineuses et de ce qui sera enfoui dans le centre industriel de stockage géologique Cigéo, cela m'intéresse, car c'est fondamental.

M. le président. Veuillez conclure.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Tout cela nous ramène à la question des moyens. Ne me dites pas qu'il suffit d'aller visiter une centrale pour savoir comment on va démanteler...

M. le président. Merci, monsieur Coquerel.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. On sait que le coût du démantèlement n'est pas compris dans celui de l'énergie nucléaire...

M. le président. Mes chers collègues, dix-huit personnes ont demandé la parole. J'ai déjà autorisé six ou sept orateurs à intervenir ; nous nous en tiendrons là.

La parole est à M. le secrétaire d'État, après quoi nous passerons au vote.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je vais tâcher de remettre un peu de calme et de solennité dans un débat technique, difficile et sensible. Monsieur Coquerel, je vous remercie d'avoir été précis dans votre intervention ; vous l'avez été davantage ce soir qu'en commission, ce que j'apprécie.

Mme Goulet a raison, l'augmentation actuelle des énergies renouvelables s'est plutôt faite au détriment du fossile, puisque, comme vous le savez, un certain nombre de centrales, celles à fuel et, maintenant, celles à charbon, vont être éteintes progressivement. Il ne faut pas être trop pédonnant sur ces différents sujets.

Madame la ministre Batho, il est inutile de vous faire violence en ce qui concerne l'action ou l'inaction des gouvernements précédents.

Mme Delphine Batho. Ne vous inquiétez pas pour moi !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je vais au contraire insister sur ce qui a été fait, notamment pendant le quinquennat précédent. La représentation nationale a le droit de le savoir, même si vous semblez dire le contraire.

Un rapport sur les moyens de l'ASN a été rédigé en 2016. Le gouvernement de Manuel Valls, puis celui de Bernard Cazeneuve ont décidé d'aller au-delà de ses recommandations, puisqu'ils ont poursuivi le mouvement initié en 2015 et renforcé les moyens de l'Autorité. Ainsi, cinquante emplois supplémentaires ont été créés entre 2015 et 2017, dont trente en 2017 ; en outre, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, l'IRSN, a bénéficié de vingt emplois supplémentaires en 2017. Nous vous proposons de créer deux ETP supplémentaires l'année prochaine. Est-ce satisfaisant ? Chacun, je l'ai bien compris, a un avis sur le sujet, mais je tenais à rappeler ces chiffres et à faire preuve de précision et de solennité, afin, une fois de plus, de ne pas jouer avec la peur des Français. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

(*L'amendement n° 633 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 634.

Mme Mathilde Panot. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'est pas favorable à l'adoption de cet amendement, mais j'y suis personnellement favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement, monsieur le secrétaire d'État ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Avis défavorable. J'indique à la représentation nationale qu'une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable – CGEDD – et de l'inspection générale des finances a été installée pour se pencher sur la question des finances et des comptes des agences de l'eau.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Monsieur le secrétaire d'État, nous avons auditionné hier le président de l'ASN.

M. le président. Vous ne parlez pas de l'amendement, madame Batho !

Mme Delphine Batho. Je vais y venir.

Le président de l'Autorité a indiqué que les moyens de son institution lui paraissaient inadéquats au regard de la charge de travail qu'elle va supporter dans les années à venir – grand carénage, débat sur la prolongation des centrales, etc.

M. le président. Madame Batho, concentrons-nous sur l'amendement.

Mme Delphine Batho. J'aurais pu demander la parole pour un fait personnel ou pour un rappel au règlement, monsieur le président. Laissez-moi clore le débat sur cette question.

M. le président. Très bien, je vous propose de le clore et de passer aux agences de l'eau.

Mme Delphine Batho. Le fait est que l'ASN, malgré le rattrapage opéré à la fin du dernier quinquennat et la création de deux ETP cette année, n'a pas les moyens de faire son travail.

Par ailleurs, je voterai l'amendement n° 634 sur les agences de l'eau, malgré ce que le secrétaire d'État a indiqué sur les contrôles en cours.

(*L'amendement n° 634 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 637.

Mme Mathilde Panot. Nous voulons alerter sur la situation de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS, dont le plafond d'emplois baisse de 2 % par an depuis 2013. Une telle diminution ne favorise pas la stabilité d'un institut de recherche aussi important. Chargé de l'évaluation des risques – qualité de l'air, stabilité des versants, phénomènes météorologiques extrêmes – qui pèsent sur notre santé en raison des activités économiques, cet institut est central dans le dispositif de la transition énergétique.

Le PLF pour 2018 va dans le même sens puisqu'il prévoit le passage de 533 à 522 emplois sous plafond. Depuis 2013, c'est donc une réduction de 9 % des emplois sous plafond qui aura eu lieu. Pourtant, la stabilité des contrats est décisive pour l'activité de cet institut, notamment pour le transfert de qualifications.

Nous avons déjà évoqué le CEREMA. Nous pourrions aussi parler de la fusion des Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, les CHSCT et d'autres instances dans une structure unique alors qu'ils jouaient aussi un rôle en matière d'expertise industrielle.

Par cet amendement, nous nous interrogeons : comment effectuer lorsque nous le voudrions une véritable transition écologique si nous ne disposons plus des savoir-faire français dédiés ? Je pourrais aussi parler de General Electric – nous allons perdre une compétence unique en Europe : la fabrication de barrages hydrauliques.

Le plan Climat mentionne en son dix-neuvième axe – s'adapter au changement climatique – la nécessaire construction de la « résilience des principaux secteurs de l'économie ». À l'heure où l'INERIS inclut le risque climatique dans la prévention des risques qu'il étudie, cette orientation budgétaire nous paraît extrêmement dommageable.

M. le président. La commission a-t-elle un avis ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Absolument ! C'est toujours le cas. Vous remarquerez en l'occurrence qu'il est rarement le même que celui du rapporteur – mais c'est comme ça...

La commission est défavorable à cet amendement mais je suis à titre personnel pour son adoption.

Ne croyez pas que je règle mes comptes avec le secrétaire d'État mais nous avons débattu l'autre jour en commission et il m'a fait dire des choses que je n'avais pas dites, en particulier s'agissant de l'INERIS. Je crois, monsieur le secrétaire d'État, que vous m'aviez affirmé qu'aucun emploi ne serait supprimé – en tout cas, que le nombre de personnels ne serait pas réduit –, or, nous passerons bien en 2018 de 533 à 522 emplois.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. J'évoquais une autre structure.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. En tout cas, c'est ce qui se passera pour l'INERIS, dont les représentants, lorsqu'on les rencontre, disent une chose assez simple : grossièrement, ils constatent que lorsqu'un drame comme AZF survient, des moyens sont octroyés ; lorsque plusieurs années se passent sans accident de la même ampleur, on a tendance à les raboter.

Or, s'agissant de l'INERIS, il n'est pas question de lier le maintien du nombre d'emplois à la survenue d'éventuels problèmes : ces experts agissent de manière très précise sur des problèmes donnés ; si l'on perd une telle expertise en supprimant des emplois sans s'assurer du renouvellement et de la formation des personnels, lorsqu'un drame surviendra, nous manquerons cruellement de l'expertise nécessaire.

Il est donc problématique de diminuer le budget de l'INERIS et de supprimer des postes. Là encore, nous invitons simplement à la remise d'un rapport, ce qui ne devrait pas coûter grand-chose au budget de la nation.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Même avis que la commission : défavorable.

(L'amendement n° 637 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 640.

Mme Mathilde Panot. Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, non, le nucléaire ne garantit pas notre indépendance énergétique. Je rappelle que l'on extrait et transporte de l'uranium, lequel produit des émissions de gaz à effet de

serre. Contrairement à ce qui a été dit une fois encore, non, le nucléaire n'est donc pas une énergie propre. Aujourd'hui, personne ne sait ce qu'il adviendra des déchets.

Je souhaite évoquer le projet Cigéo de centre industriel de stockage géologique. L'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire a pointé dans un rapport remis en juillet qu'il existe un risque fort d'inflammation lors de l'enfouissement des déchets nucléaires. Le risque est d'autant plus grand que l'incendie pourrait se propager aux autres types de déchets présents dans la centrale d'enfouissement. Ce problème pose la question des déchets nucléaires radioactifs. La seule solution consiste à sortir du nucléaire ou, en tout cas, de ne pas enfouir ces déchets afin de continuer à surveiller leur évolution.

Le rapport que nous voulons doit également informer le Parlement sur l'enfouissement des déchets dits « ultimes », en particulier sur les cas de StocaMine : 44 000 tonnes de déchets « ultimes » sont ainsi stockées sous la plus grande nappe phréatique d'Europe, ce qui soulève un problème écologique énorme, vous vous en doutez bien, car si elle est polluée nous allons au-devant de bien des déconvenues. La question des déchets est trop souvent oubliée dans les débats.

Enfin, parce que cela tient à cœur à La France insoumise, j'ai une pensée très forte pour les opposants au projet de Bure, qui travaillent beaucoup sur la question des déchets nucléaires. La France ne s'honore pas en se positionnant d'une manière, disons, un peu autoritaire à l'égard d'opposants tout à fait pacifiques.

M. Bertrand Pancher. Ça va...

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Chère madame, chère collègue, si vous vous intéressez à l'uranium, je vous invite à vous renseigner sur le néodyme ou le dysprosium, qui sont des terres rares – dont 97 % sont produites en Chine – utilisées dans les éoliennes. Cela vous permettra d'élargir votre réflexion quant à la notion d'indépendance, toujours très compliquée dans ce domaine.

Sur le fond, vous demandez donc un rapport d'information concernant la politique nationale d'enfouissement des déchets nucléaires. Ayant rédigé avec mon collègue Bouillon un rapport à ce propos voilà quatre ans, je constate que les choses n'ont pas beaucoup bougé...

Mme Mathilde Panot. De toute façon, vous n'êtes pas le Gouvernement, monsieur Aubert !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. ...même si nous avons un peu avancé en fin de législature – un excellent rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et techniques existe également à ce sujet. Nous disposons donc de pléthore de rapports et nous n'avons pas vraiment besoin d'en avoir un de plus. Quant au fait que certains de vos amis cherchent à construire une ZAD, une zone à défendre, il échappe un peu à notre présent propos.

Votre amendement n'a pas été examiné par la commission mais vous aurez compris que malgré la sympathie que je vous porte, j'y suis à titre personnel défavorable. La réponse du secrétaire d'État sera sans doute l'occasion de nous dire éventuellement ce que deviendra le projet Cigéo.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, *secrétaire d'État*. Je me garderai de me lancer dans un débat sur Cigéo ce soir. Je constate bien sûr que nous débattons d'amendements d'appel. Je suis certes favorable à l'idée de débattre de tous les sujets avec la représentation nationale, en commission, ici aussi dans l'hémicycle, mais il faut aussi savoir revenir à ce qui nous réunit précisément ce soir, à savoir le projet de loi de finances.

Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Éric Straumann.

M. Éric Straumann. Le dossier StocaMine a été évoqué, or, il est important pour mon département du Haut-Rhin, comme celui de Fessenheim. Le département a déposé un recours contre l'arrêté du préfet acceptant le principe du maintien de déchets mercuriels sous cette nappe phréatique. Chez nous, nul ne comprend : nous acceptons de prendre un risque quasiment certain – l'eau circulera partout – et dans quelques décennies ou centaines d'années, ces produits mercuriels se retrouveront dans la plus grande nappe phréatique d'Europe. Simultanément, la décision purement politique – et non technique – de fermer Fessenheim a été prise voilà cinq ans.

J'étais cet après-midi encore avec un certain nombre de maires dont l'attente est aujourd'hui insupportable, de même que celle des salariés qui ignorent s'ils peuvent faire construire, s'installer définitivement ou non à Fessenheim.

Certains membres éminents de l'ancien gouvernement sont là, lequel avait annoncé la fermeture du site avant la fin de la législature. Évidemment, cela n'a pas été possible. Au dernier moment, un accord a été signé avec EDF – puisqu'il s'agit du fait du prince, d'une décision de l'État – à qui on est obligés de verser une indemnité minimale de 450 millions et maximale de 1,2 milliard quand la sortie des déchets de StocaMine coûte quant à elle moins de 10 millions.

J'espère que nous parviendrons à trouver un accord avec l'État sur cette question de la fermeture de Fessenheim. Bien entendu, la centrale fermera un jour, mais des mesures de compensation seront nécessaires puisque 2 000 emplois sont en jeu dans une zone qui a été très fragilisée économiquement ces dernières années. Il faut aussi donner des perspectives à ce territoire. Lors du dernier mandat, nous n'avons rien vu venir, hors de grandes déclarations de principe.

M. le président. Je vous remercie.

M. Éric Straumann. À l'échéance de 2022, j'espère que nous verrons enfin quelque chose de concret.

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot. Comme M. Aubert m'y a invitée, je vais donc élargir ma réflexion : les *ratios* ne sont en effet pas du tout les mêmes pour les éoliennes ; *quid* de l'énergie marine, qui pourrait produire cinq fois la consommation terrestre ? La question est intéressante dès lors que l'on s'interroge sur la sortie du nucléaire. Je rappelle enfin que, selon des ONG comme Greenpeace, la probabilité des accidents nucléaires est extrêmement forte.

Monsieur Aubert, je suis heureuse que vous n'ayez pas répété devant la représentation nationale ce que vous m'avez dit tout à l'heure en privé : alors que je jugeais réactionnaire de parler systématiquement de madame le président, vous m'avez menacé en rappelant que d'autres,

qui exprimaient le même reproche, n'avaient pas été réélus. Je vous remercie donc pour la sympathie que vous m'accordez devant la représentation nationale.

(L'amendement n° 640 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 641.

M. Mickaël Nogal. Tiens ! Un rapport !

M. Loïc Prud'homme. Nos collègues seraient fort sympathiques s'ils respectaient le travail de notre groupe.

M. Bertrand Pancher. Oh... Le travail...

M. Loïc Prud'homme. Je ne vous rappellerai pas une énième fois que l'article 40 nous contraint à demander ces rapports.

Nonobstant vos protestations, je présenterai tout de même cet amendement.

Deux tiers de nos réacteurs sont actuellement à l'arrêt ou en panne. Certains tuyaux des circuits de refroidissement sont rouillés. Quel est le coût de cette gestion, tant financièrement que sur le plan de la sûreté et de la sécurité ?

Par ailleurs, faire une lumière totale sur ce que coûtera la prolongation des réacteurs nucléaires au-delà de 40 ans – si toutefois cette décision irresponsable était prise – est d'une absolue nécessité, comme ma collègue vient de le rappeler.

En effet, les dépenses liées au démantèlement des centrales sont systématiquement sous-provisionnées par EDF. Le cabinet d'analyse financière AlphaValue avait ainsi souligné en 2016 le sous-provisionnement massif relatif aux dépenses prévisionnelles liées au démantèlement des réacteurs nucléaires et au traitement des déchets nucléaires.

Le sous-provisionnement, à horizon 2025, était estimé entre 57,3 et 63,4 milliards d'euros. Il n'y a pas de raison pour que le coût de réhabilitation de certaines centrales ne soit pas de la même façon sous-estimé.

L'Assemblée nationale doit donc impérativement saisir cette occasion pour produire une information indépendante à ce sujet. Il s'agit de savoir ce qu'il peut en coûter aux finances publiques, lorsqu'il sera demandé à l'État de renflouer EDF comme il a déjà dû renflouer Areva à hauteur de 3,3 milliards d'euros. Le nucléaire est un gouffre financier. Ce rapport d'information serait de nature à en estimer l'ampleur et à opérer une comparaison entre le coût de la gestion actuelle et le coût d'une sortie du nucléaire à horizon 2035.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Tout d'abord, monsieur Prud'homme, vous assurez que deux tiers des réacteurs sont en panne. Il faudrait le vérifier car si tel est le cas, nous sommes vraiment dans de grandes difficultés. Au mois de décembre dernier, avec quinze à vingt réacteurs, nous avons en effet quasiment frôlé l'arrêt du réseau. Sans doute votre exposé des motifs comporte-t-il une coquille.

Ensuite, vous avez parlé du provisionnement, or, si j'ai rédigé un rapport sur les déchets, j'ai également présidé une mission d'information sur le démantèlement. Il faut comprendre que lorsque l'on provisionne de l'argent pour démanteler un réacteur nucléaire, tout dépend de la durée du

financement. Nous ignorons aujourd'hui le début et la fin des opérations – le ministre Hulot vient encore de reculer l'horizon de la fin d'exploitation de certains réacteurs. La même somme peut être trop faible si l'on veut réaliser un démantèlement en dix ans et suffisante si on veut y parvenir en quatre-vingts ans. On peut certes se livrer à des comparaisons internationales mais je vous renvoie au rapport de la mission d'information.

Quant au coût pour les finances publiques, il est décalé, car ce sont en réalité les opérateurs qui supportent le coût du démantèlement. La commission n'a pas examiné votre amendement et, à titre personnel, j'y suis défavorable, car vous trouverez dans le rapport qui date de l'année dernière des informations détaillées sur l'impact du démantèlement.

S'agissant, enfin, de la question des déchets, celle-ci n'a rien à voir avec le débat sur le nucléaire. Que l'on soit pour ou contre celui-ci, nous sommes confrontés à la nécessité de gérer ces déchets – et c'est tout l'objet du projet Cigéo. Il faut absolument, je le répète, déconnecter la question des déchets nucléaires de celle du nucléaire lui-même. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe REM.*)

Mme Caroline Fiat. Mettez-les donc dans votre jardin !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Sur le fond, le député Julien Aubert a rappelé qu'il existe déjà une documentation importante sur la question des modèles économiques du démantèlement. Sur la forme, je crois que beaucoup de choses ont déjà été dites cette semaine au sujet du nucléaire. Je renvoie ces questions à l'indispensable débat public qui sera organisé lors de la préparation de la programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE –, sur laquelle le Parlement sera évidemment appelé à se prononcer. Avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Certains sont un peu durs d'oreille – ou alors c'est moi qui ne suis pas très clair... J'ai dit que deux tiers de nos réacteurs étaient à l'arrêt ou en panne. C'étaient les chiffres il y a quinze jours. Aujourd'hui, c'est un tiers des réacteurs.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Ce n'est pas possible !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Dalloz.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ce débat est beaucoup trop technique pour une néophyte telle que moi. Je voudrais seulement, par cette intervention, rendre hommage au groupe La France insoumise, qui fait preuve d'une très grande imagination en matière de rapports. J'ai assisté à l'examen des crédits de plusieurs missions de ce projet de loi de finances et, sur chaque mission, nos collègues déposent dix, douze, parfois quinze demandes de rapports, sur tous les sujets.

Mme Mathilde Panot. Si cela vous gêne, alors supprimons l'article 40 de la Constitution !

Mme Marie-Christine Dalloz. Le problème, mes chers collègues, c'est que, pour exister en tant que groupe d'opposition, il faut se positionner sur le fond – mais c'est toute la difficulté de la chose et vous êtes en train de faire votre apprentissage. L'article 40 ne vous impose absolument pas de ne déposer que des demandes de rapport. C'est n'est absolument pas

l'esprit de cet article. Or, lorsqu'on veut vraiment travailler sur le fond d'un sujet, on prend la précaution de regarder ce qui a déjà été publié sur la question.

M. Bertrand Pancher. En effet, il existe une littérature abondante !

Mme Marie-Christine Dalloz. À chaque fois que vous faites une demande de rapport, on vous répond qu'il en existe déjà un, qui a été publié deux ou trois ans plus tôt, ou qu'une mission parlementaire s'est déjà penchée sur la question.

M. Éric Straumann et M. Bertrand Pancher. Très bien.

Mme Marie-Christine Dalloz. Si vous voulez gagner en crédibilité, il faut que vous fassiez avancer le débat, dans l'intérêt de tous, collectivement. Le but n'est pas qu'un groupe d'opposition tente d'exister seul face à la majorité. Soyons cohérents et ne demandons des rapports que sur les sujets qui n'en ont pas déjà fait l'objet et qui apportent une pierre à l'édifice du débat budgétaire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes REM et MODEM.*)

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Vous donnez des leçons, mais vous n'êtes que deux membres du groupe Les Républicains, pour un débat aussi important !

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Je ne veux pas rouvrir le débat sur le nucléaire, mais seulement partager avec vous une petite réflexion, en rappelant qu'il existe un lien très fort entre le développement d'une énergie et les questions budgétaires. Dans le rapport de la Cour des comptes que nous avons commandé au début de ce quinquennat, un chiffre m'a frappé : on y apprend que 40 % des dépenses non budgétées l'année dernière étaient liées à la recapitalisation d'un opérateur énergétique du nucléaire.

Mme Mathilde Panot. Très bien !

(*L'amendement n° 641 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 642.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Le fait qu'un grand groupe d'opposition comme le vôtre, madame Dalloz, ne soit représenté que par deux députés pour l'un des débats les plus importants...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je suis là, moi !

M. Éric Straumann. Et vous, combien êtes-vous ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. ...cela montre toute votre crédibilité sur la question que nous examinons. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe REM.*) J'ai tout de même le droit de répondre quand on nous attaque !

M. Bertrand Pancher. C'est facile !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Non, ce n'est pas facile ! Et les arguments qui ont été utilisés ne sont pas corrects. Donc je réponds de manière similaire, même si ce n'est pas très agréable à entendre. (*Mêmes mouvements.*) Je vois que les députés de la République en marche viennent au secours d'une partie de l'opposition...

M. Jacques Marilossian. Revenons-en aux rapports !

M. le président. Seul M. Coquerel a la parole.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Cet amendement concerne l'Agence française pour la biodiversité. Celle-ci est en cours de réorganisation, puisque l'on assiste au regroupement de plusieurs opérateurs, et je conviens qu'il faudra un peu de temps pour examiner l'opportunité de ce regroupement. Mais, en tout cas, son budget diminue, alors qu'elle a des missions essentielles à remplir. C'est pourquoi nous demandons un rapport sur l'Agence française de la biodiversité. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe REM.*)

M. Bertrand Pancher. Encore !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Vous voterez contre notre amendement, comme à chaque fois. Inutile de vous énerver ! Pourquoi demandons-nous un rapport ? Parce que la Constitution, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, ne permet pas tout. L'article 40 nous autorise – et nous voyons bien la difficulté de l'exercice – à gager nos propositions en prenant des crédits sur d'autres budgets. Chacun de nous en arrive donc à ne déposer que des amendements d'appel, qu'il souhaite ne pas voir adopter, parce qu'il sait que l'argent servant à les financer manquera ailleurs. Chacun essaie, à un moment donné, de défendre des positions qui lui semblent importantes...

M. le président. Merci de conclure, cher collègue.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. ...et c'est aussi ce que nous faisons. J'estime que la plupart des rapports que nous avons demandés ce soir sont totalement liés la question que nous défendons.

M. Bertrand Pancher. Pourtant, on ne voit pas le rapport ! (*Sourires.*)

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Même avis. Défavorable.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Tuffnell.

Mme Frédérique Tuffnell. J'aimerais seulement rappeler à M. Éric Coquerel qu'une mission d'évaluation sur la loi relative à la biodiversité est en cours, dont je suis co-rapporteuse avec Nathalie Bassire, du groupe Les Républicains. Vous pourrez bientôt lire nos rapports, réalisés à partir des auditions que nous avons déjà menées auprès de l'Agence française pour la biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, notamment.

M. le président. La parole est à Mme Caroline Fiat.

Mme Caroline Fiat. Nous avons entendu beaucoup de choses sur ces bancs ce soir. Je sais que l'examen du projet de loi de finances est long et fatiguant pour tout le monde, mais vous imaginez bien qu'il l'est aussi pour nous, qui ne sommes que dix-sept. Rédiger tous ces amendements et ces demandes de rapport, avec l'aide de nos collaborateurs, nous a fatigués aussi. Mais j'aimerais que vous soyez un peu cohérents.

Quand nous demandons des rapports, on nous dit d'aller voir ce qui se passe sur le terrain. Mais lorsque nous venons ici et que nous disons ce que nous avons vu sur le terrain, on nous propose d'ouvrir une mission d'information. Il faudrait savoir ! Vous nous répondez toujours qu'il existe déjà des

rapports sur les sujets que nous proposons, mais lorsque ces rapports ont presque dix ans, ils ne sont plus forcément valables.

Mettons que je demande un rapport sur ce stylo. Quelqu'un pourra faire un rapport pour savoir s'il vaut mieux une mine carbone ou un réservoir d'encre ; quelqu'un d'autre fera un rapport sur le plastique qu'il contient ; un autre encore fera un rapport sur le nombre de kilomètres de phrases que l'on peut écrire avec. Les rapports dépendent de celui qui les écrit. Ils doivent être précis, porter sur un point bien particulier.

M. Bruno Millienne. Quel est le rapport ?

M. Éric Straumann. Là, ça ne veut plus rien dire.

M. Bertrand Pancher. C'est un peu grotesque.

Mme Caroline Fiat. Des rapports existent, mais tous ne parlent pas de la même chose, et leur objectif n'est pas forcément celui qui nous intéresse. Un nouveau rapport n'est pas forcément un doublon. Je vous remercie donc de respecter notre travail et celui de nos collaborateurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

(*L'amendement n° 642 n'est pas adopté.*)

Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (état C)

M. le président. J'appelle les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », inscrits à l'état C.

(*Les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » sont adoptés.*)

Après l'article 63

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 644.

M. Loïc Prud'homme. Le coût du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, qui stagne depuis plusieurs années, a été estimé initialement à 565 millions d'euros, et ce montant sera assurément dépassé. Un coût plus important encore serait celui de son impact carbone, au travers, notamment, de l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic aérien et surtout routier. Par ailleurs, ce projet supprime 2 000 hectares de terres agricoles et menace 731 hectares de bocages et zones humides.

De nombreux connaisseurs du dossier, dont le maire de Notre-Dame-des-Landes, estiment qu'une rénovation et une extension de l'aéroport de Nantes Atlantique seraient un choix plus judicieux. Il est donc temps de faire toute la lumière sur ce fiasco écologique et économique. Quelle facture pour l'État et les collectivités locales ? Quel montant pour les travaux d'extension de l'aéroport actuel de Nantes Atlantique ? Quel montant d'indemnités pour Vinci en cas de renoncement au projet ?

Il reste bien des zones d'ombre dans ce dossier. Les parlementaires, comme les citoyens, ont le droit de bénéficier d'informations objectives pour mesurer le poids de ce projet sur les finances publiques.

Mme Caroline Fiat. Très bien !

M. Éric Straumann. Les citoyens se sont déjà exprimés !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Monsieur le député, vous demandez encore un rapport ! Nous n'allons plus savoir où les ranger. Une mission de médiation sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes va rendre ses conclusions en décembre. Le ministre Nicolas Hulot a désigné trois médiateurs, que je nommerai, dans un souci de transparence. Il s'agit d'Anne Boquet, ancienne préfète, de Michel Badré, ancien président de l'Autorité environnementale et de Gérard Feldzer, spécialiste de l'aéronautique. La ministre des transports, Elisabeth Borne, a également participé à cette désignation.

Vous comprendrez donc qu'il est délicat de demander un rapport sur ce sujet, car cela pourrait apparaître comme un acte de défiance vis-à-vis de la mission déjà confiée aux trois médiateurs. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. M. le rapporteur a tout dit. Je pense que vous allez être contents, puisque la mission d'évaluation rendra un rapport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe REM.*) Les choses seront dites, et même écrites. Rendez-vous en décembre. Avis défavorable.

(L'amendement n° 644 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 645.

Mme Mathilde Panot. Il est défendu.

(L'amendement n° 645, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » (état D)

M. le président. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », inscrits à l'état D.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 905.

M. Loïc Prud'homme. Nous considérons que la conversion du parc automobile au tout électrique n'est pas une politique écologique suffisamment ambitieuse. En effet, si cette conversion vise à limiter les gaz à effet de serre, elle ne remet pas en cause le nombre de véhicules individuels en circulation, qui est précisément le cœur des problèmes relatifs à la mobilité dans notre société.

Élu d'un territoire où l'engorgement des axes routiers et les problèmes de transport au quotidien sont un immense défi, je sais que la multiplication des véhicules individuels n'est pas la solution. Si une bonne partie de la planète suit l'exemple de la France sur la conversion électrique du parc automobile, on peut estimer qu'il y aura 530 millions de véhicules électriques dans le monde en 2040. Or près de 35 % du lithium produit sur la planète sert d'ores et déjà à fabriquer des batteries, et une telle conversion risque d'épuiser cette ressource à très court terme. En ce sens, il ne s'agit pas

d'une véritable transition énergétique. Il s'agit, une fois de plus, de gagner du temps pour ne pas bousculer nos habitudes.

Il est indispensable d'encourager le développement du vélo, mais la suppression par le Gouvernement de la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique est un signal fort du manque d'ambition de votre politique en matière de mobilité durable. Cet amendement vise ainsi à restaurer la prime qui devait couvrir jusqu'à 20 % du prix d'achat d'un tel vélo, et nous envisageons que cette prime s'étende à tout achat de vélo classique, par la création d'un nouveau programme. Nous souhaitons que cette prime soit attribuée d'une manière différenciée, selon les déciles de revenus auxquels appartiennent les bénéficiaires. Pour cela, nous prélevons un cinquième de la dotation totale du programme 791 au profit du nouveau programme ainsi créé, soit 53 millions d'euros. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Les 53 millions d'euros finançant le bonus que vous proposez pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou, je le relève, d'un vélo non électrique seraient prélevés sur le compte d'affectation spéciale aidant notamment à l'acquisition de véhicules électriques. Vous comprendrez que j'émette un avis défavorable à un tel montage. D'autre part, M. le secrétaire d'État s'apprête à faire une annonce, le Gouvernement ayant déposé un amendement sur cette question.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. La mesure la plus importante en la matière est, vous le savez, la prime à la conversion des véhicules thermiques anciens, diesel ou essence, avec l'universalisation de la prime de transition connue de nos concitoyens sous le vocable de « prime à la casse ». La grande nouveauté est qu'elle s'appliquera aussi lors de l'achat d'un véhicule d'occasion, ce qui constitue une avancée importante pour les personnes les plus démunies, le montant de la prime étant en outre porté à 2 000 euros pour celles et ceux qui ne sont pas imposables. Le parc automobile français est vieillissant. En application du plan climat que le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, a présenté aux Français au mois de juillet dernier, nous souhaitons tourner le dos progressivement aux véhicules diesel et définitivement aux véhicules thermiques.

S'agissant des vélos à assistance électrique, un certain nombre de parlementaires et d'élus locaux ont appelé l'attention du Gouvernement sur le fait que l'arrêt de l'aide de l'État serait trop brutal à ce stade.

L'esprit du dispositif initial – je me fais le porte-voix de la ministre chargée des transports, qui suit ce dossier – était qu'il revenait aux collectivités territoriales, notamment aux régions, qui ont un rôle majeur à jouer en la matière dans la mesure où elles ont acquis cette compétence dans le cadre des lois de décentralisation, d'accompagner la transition vers les mobilités douces, notamment en facilitant l'achat de vélos électriques par nos concitoyens, tandis que la vocation de l'État était de concentrer ses moyens sur la conversion des véhicules thermiques. En effet, vous en conviendrez, on voit mal les collectivités territoriales financer des primes à la conversion des automobiles.

Par l'amendement n° 1226, que je présenterai dans quelques instants, le Gouvernement propose une solution médiane et intéressante pour nos concitoyens, qui retiendra,

je l'espère, toute votre attention. Il s'agit de prolonger l'aide de l'État à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique et d'ajouter à cette fin 5 millions d'euros à la somme déjà inscrite dans le compte d'affectation spéciale au titre du mois de janvier 2018, tout en conditionnant désormais l'aide de l'État au versement d'une aide par une collectivité territoriale – je précise à cet égard qu'une coquille s'est glissée dans l'exposé sommaire : il convenait de parler non pas de « villes », mais de « collectivités territoriales ».

Je le répète : l'objectif premier est la conversion des automobiles, avec le retrait de 100 000 véhicules anciens du parc dès l'année prochaine, d'où la présentation initiale de ce compte d'affectation spéciale.

J'émet donc un avis défavorable à l'amendement n° 905 ainsi qu'à tous ceux dont l'examen précédera celui du n° 1226.

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Nous sommes effectivement attachés à la prime à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique. Je précise néanmoins que le dispositif actuel n'est pas adapté au public visé. Selon les chiffres publiés par l'ADEME, qui a très bien synthétisé la question, l'aide moyenne s'établit à 246 euros, le reste à charge étant d'environ 1 240 euros. Donc, malgré la prime, le vélo électrique n'est pas accessible à toutes les bourses. De fait, toujours selon l'étude de l'ADEME, environ 47 % des bénéficiaires appartiennent aux catégories socioprofessionnelles supérieures, et près de 50 % d'entre eux perçoivent des revenus dépassant 4 000 euros net. Le groupe La République en marche votera l'amendement n° 1226 du Gouvernement et sera donc défavorable à tous les amendements qui seront présentés avant celui-ci.

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le secrétaire d'État, vous nous avez dit en substance : « Vous allez voir ce que vous allez voir avec l'amendement n° 1226 ! ». En effet, c'est extraordinaire : votre programme est si ambitieux que sa dotation est dix fois moindre que celle que nous proposons par notre amendement !

Je vous invite à faire preuve d'ambition, mes chers collègues. Je vous demande de voter non pas une demande de rapport, mais une mesure concrète qui permettra à tous d'accéder au report modal non seulement vers le vélo à assistance électrique, mais aussi vers le vélo classique. Le problème que j'ai signalé concernant les ressources en lithium n'est pas anodin. Dès lors, si l'on peut aider nos concitoyens à acquérir un vélo à traction mécanique, c'est-à-dire mû par leurs propres jambes, ce ne sera pas plus mal ! Par ailleurs, à la différence du Gouvernement, nous proposons de moduler l'aide en fonction du revenu des personnes visées.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Je me réjouis de l'annonce faite par M. le secrétaire d'État : la somme de 5 millions d'euros s'ajoutera aux 10 millions déjà inscrits dans le projet de loi de finances pour financer, sur la période du 1^{er} au 31 janvier 2018, le dispositif actuel d'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Nous poursuivrons bien entendu la réflexion engagée sur ce point dans le cadre des Assises nationales de la mobilité lorsque nous examinerons le projet de loi d'orientation sur les mobilités. Avec cet amendement, le Gouvernement tient compte du rôle que doivent jouer l'ensemble des collectivités territoriales en la

matière. Je relève également que le dispositif proposé par le Gouvernement est recentré sur les ménages les plus modestes, ce qui est heureux. Enfin, il ne diminuera pas les crédits du compte d'affectation spéciale. En tant que rural – la circonscription où je suis élu correspond au Médoc –, tout en étant un adepte du vélo classique, auquel je reconnais de nombreuses vertus – je ne suis pas encore passé au vélo à assistance électrique ; peut-être le ferai-je bientôt –, je crois beaucoup plus à la conversion au véhicule électrique pour ce qui des zones rurales. Je suis donc satisfait de l'amendement proposé par le Gouvernement.

(L'amendement n° 905 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 860.

M. Bertrand Pancher. Je considère la proposition du Gouvernement avec beaucoup d'intérêt. Certes, l'amendement n° 1226 est un peu moins ambitieux que le présent amendement, mais je comprends que, d'une part, il est nécessaire de réaliser des économies et que, d'autre part, il est important de trouver les voies d'un accord avec les collectivités sur la base d'une contractualisation. Je me rangerai probablement à la proposition du Gouvernement, mais je vous pose une question préalable, monsieur le secrétaire d'État : est-il envisageable que ce financement soit stable dans le temps ? C'est la problématique majeure, sachant que les subventions accordées pour l'acquisition d'un vélo électrique étaient intéressantes, que le prix desdits vélos diminue et qu'un certain nombre de collectivités s'étaient engagées à verser des financements complémentaires. Si vous vous engagez à ce que ces crédits soient stabilisés dans le temps, cela permettra une forme de contractualisation avec les collectivités. Cela aurait le mérite de la clarté. J'aimerais donc vous entendre à ce sujet : pouvons-nous compter, à tout le moins, sur un soutien de votre part en ce sens ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 860 ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Avis défavorable, pour les raisons que j'ai évoquées précédemment, notamment le fait que les crédits finançant la prime à la conversion seraient ramenés à 67 millions d'euros par cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Monsieur Pancher, votre propos m'invite à préciser trois éléments de fond.

Premièrement, au regard de ses bénéficiaires actuels, il convenait de toute façon d'adapter le dispositif existant – je ne l'ai peut-être pas assez souligné ; je remercie donc le rapporteur de l'avoir fait. La volonté, assumée, du Gouvernement est de faire de la protection, en mettant en place, dans le cadre de ce compte d'affectation spéciale, des outils visant les personnes les plus vulnérables, qu'elles soient fragiles socialement ou, cela a été dit, parce qu'elles habitent dans une zone rurale. Pour avoir été président d'un département rural, je sais qu'il n'y a guère d'habitants des villages ruraux qui aient abandonné leur voiture au profit d'un vélo électrique, alors que c'est possible en ville. Il faut donc adapter nos dispositifs en veillant aux personnes les plus vulnérables. C'est chez moi une conviction profonde.

Deuxièmement, pour répondre à la question que vous soulevez concernant la stabilité des crédits, monsieur Pancher, il faut travailler sur l'indemnité kilométrique vélo – certains de vos collègues y reviendront sans doute, notam-

ment M. Orphelin. Dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, un certain nombre d'acteurs se mobilisent pour instaurer un tel dispositif, miroir de l'indemnité kilométrique voiture. Je ne veux pas m'avancer davantage sur le sujet à la place de la ministre chargée des transports, qui anime les Assises, et il appartiendra au Parlement de prendre une décision le moment venu. En tout cas, s'agissant des mobilités douces, la réponse de l'État est peut-être davantage à rechercher dans l'indemnité kilométrique vélo que dans les outils de transition.

Car, troisièmement, je crois au rôle des collectivités territoriales en la matière. J'en suis tellement convaincu que j'ai agi dans ce domaine en tant que président du conseil départemental de l'Eure. Les intercommunalités disposent de compétences en matière de mobilités douces : elles peuvent intervenir à travers la maîtrise d'ouvrage de projets concertés, au moyen de dispositifs d'accompagnement ou encore dans la définition de schémas en amont. Les départements ont, pour leur part, de moins en moins vocation à intervenir, même si l'Eure a démontré que c'était possible. Les régions, surtout, disposent des compétences en question. Conformément au principe de subsidiarité, qui est au cœur des lois de décentralisation, il faut que chacun trouve le bon niveau d'intervention. Certes, le Gouvernement et le Parlement peuvent apporter une réponse avec l'indemnité kilométrique vélo ; certes, l'État doit apporter une réponse en prenant des mesures pour la conversion du parc automobile ; mais il sera utile aussi que les conseils régionaux – vous le leur direz et je le ferai aussi – prennent leur part de responsabilité en la matière.

M. Éric Straumann. Les régions sont trop vastes !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Monsieur Straumann, il convient aussi d'évaluer, car ce sont des dispositifs humains et vivants. À un moment donné, l'offre, c'est-à-dire les dispositifs, doit rencontrer la demande, c'est-à-dire le comportement de nos concitoyens. Il faut évaluer en permanence le taux de recours à ces outils. Cela vaut aussi pour le chèque énergie, le certificat d'économie d'énergie ou le crédit d'impôt pour la transition énergétique – CITE –, qui sera transformé en prime en 2019.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Je ne doute pas que certains d'entre vous demanderont un rapport sur le sujet. Il appartiendra au Parlement de se prononcer sur ce point. En tout cas, avant même la rédaction d'éventuels rapports, les Assises nationales de la mobilité, animées par le Gouvernement et souhaitées par la majorité parlementaire, permettront de répondre à ces questions très tôt au début de ce quinquennat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. À l'instar d'autres collègues, notamment Bertrand Pancher, nous sommes attachés à la stabilité des dispositifs. Or, depuis plusieurs années – le problème n'est pas nouveau –, nous constatons les effets désastreux des logiques de *stop and go* en matière de bonus. Une année, on encourage les gens à acquérir des véhicules hybrides ; l'année suivante, on leur dit de ne plus le faire. Un jour, on les incite à acheter des vélos électriques ; le lendemain, on abandonne la mesure. Il n'est plus possible de procéder de la sorte.

M. Éric Straumann. Ça, c'est la méthode Hollande !

Mme Delphine Batho. Nous avons besoin qu'un dispositif de soutien de l'État, pérenne, pour les cinq ans à venir, ressorte des Assises nationales de la mobilité.

Il est bizarre que le Gouvernement ait pris une décision sur les vélos électriques avant la tenue des Assises de la mobilité. Sur le fond, il est possible de discuter de la manière dont l'État encourage les mobilités douces et de la pertinence de l'indemnité kilométrique vélo par rapport à d'autres dispositifs. Mais, en l'occurrence, il a décidé de mettre un terme à l'aide avant de tout remettre à plat. Il y a quelque chose qui ne va pas, et il faut une solution d'urgence.

Par ailleurs, je suis très sensible à la question de la catégorie sociale des bénéficiaires de ce dispositif, une préoccupation qui vaut d'ailleurs pour toutes les aides en matière écologique, qu'il s'agisse du bonus pour l'achat d'un véhicule électrique ou du crédit d'impôt pour les économies d'énergie. Les aides pour l'achat d'un vélo électrique ne présentent aucune spécificité à cet égard : la question se pose dans les mêmes termes.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, j'ai trois questions sur votre amendement, auxquelles vous pourrez répondre lorsque vous le présenterez. Premièrement, le conditionnement de l'aide de l'État à l'existence d'un complément apporté par les collectivités territoriales ne risque-t-il pas de porter atteinte au principe d'égalité de tous les citoyens ? Deuxièmement, s'agissant du montant des crédits destinés à cette aide, je constate que certains amendements prévoient un financement de 30 millions d'euros, quand vous ne proposez que 5 millions. Troisièmement, concernant le financement, il vous a été reproché à l'instant...

M. le président. Merci, madame Batho.

Mme Delphine Batho. Monsieur le président, il vaut mieux me laisser finir maintenant mon intervention, pour éviter que je ne redemande la parole ultérieurement.

M. le président. Je vous prie de bien vouloir finir votre phrase rapidement.

Mme Delphine Batho. Troisièmement, d'où vient la somme de 5 millions d'euros, qui me paraît d'ailleurs insuffisante ? Comme on vous l'a reproché tout à l'heure, vous prenez cet argent sur le budget de...

M. le président. Je vous remercie, madame Batho.

La parole est à M. Bertrand Pancher.

Mme Delphine Batho. Je me réinscrirai, dans ces conditions !

M. Bertrand Pancher. Le parlementaire que le Gouvernement a chargé de travailler sur les nouvelles mobilités s'engage à veiller à ce que ces dispositifs puissent être stabilisés à terme, et retire son amendement, car il a confiance dans la parole de l'État et de M. le secrétaire d'État.

Mme Cendra Motin. Très bien !

(*L'amendement n° 860 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 606.

M. Damien Pichereau, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Je suis évidemment favorable à la poursuite du dispositif d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique. Je souhaiterais néanmoins que cette prime soit conditionnée aux ressources du bénéficiaire, et, à cet égard, je me réjouis de l'évolution de la position du Gouvernement. De plus, le fait que ce bonus ne bénéficiera plus à 100 % de la population entraînera logiquement une baisse des prix, et c'est un ancien commercial qui le dit. Pour avoir discuté avec nombre de vendeurs de vélos électriques, je peux confirmer qu'ils peuvent s'adapter et réduire leurs marges. Les prix sont d'ailleurs plus bas dans les pays voisins, notamment en raison de l'absence de bonus.

Enfin, je souhaite que le Gouvernement réfléchisse, dans le cadre des Assises de la mobilité, à un coup de pouce aux infrastructures. On a pu constater que le marché des vélos à assistance électrique et des vélos classiques est beaucoup plus dynamique dans les pays voisins que chez nous, et cela tient en partie au développement des infrastructures.

Je félicite le Gouvernement et le remercie d'avoir écouté nos propositions formulées en commission élargie. Je retire donc mon amendement.

(L'amendement n° 606 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 696.

M. Matthieu Orphelin. Il est très important de continuer à soutenir activement le vélo et les autres mobilités actives. Je tiens à rappeler deux chiffres : en ville, plus de deux tiers des déplacements sont encore effectués en voiture ou avec d'autres types de véhicules à moteur ; en France, le vélo est utilisé pour seulement 3 % des déplacements entre le domicile et le travail. Nous avançons, puisque, il y a deux mois, le Gouvernement avait annoncé la fin de la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Tant mieux s'il y a des convergences aujourd'hui. Tous les orateurs conviennent qu'il faut conditionner le dispositif aux revenus. C'est un point de convergence notable entre nous tous. Des différences subsistent encore sur le montant du financement : l'amendement que nous avons déposé vise à le porter à 30 millions d'euros, contre 15 millions – 5 plus 10 – pour celui du Gouvernement. Certes, un écart subsiste, mais on pourra déjà faire quelque chose avec ces 15 millions.

Enfin, je tiens à poser trois questions précises. La première, relative à la stabilité du système d'aide à l'acquisition, a déjà été évoquée. La deuxième porte sur l'indemnité kilométrique vélo, un dispositif important susceptible d'inciter de nombreux salariés à franchir le pas du changement modal vers le vélo : peut-on travailler ensemble au moyen de la généraliser ? Bien sûr, cela relève des Assises de la mobilité, mais il est très important que soient examinées, avant la fin de cette consultation, les conditions d'une généralisation de l'IKV pour les salariés, qu'ils travaillent dans le privé ou dans l'une des trois fonctions publiques.

Troisièmement, le conditionnement du dispositif à une aide des collectivités territoriales est très intéressant, mais *quid* des inégalités territoriales ? Pour ma part, j'estime que le vélo peut également constituer une solution dans les zones rurales, pour faire des trajets de 5 ou 10 kilomètres. Or les petites collectivités rurales n'auront peut-être pas les moyens de financer une partie de la prime. Je rêve donc d'un

amendement prévoyant 2 millions d'euros de crédits supplémentaires, lesquels permettraient de financer une aide non conditionnée à la participation des collectivités territoriales.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Orphelin ?

M. Matthieu Orphelin. J'attends la réponse du secrétaire d'État.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, *rapporteur spécial*. Je remercie les députés qui ont retiré leurs amendements. Madame Batho, je partage votre constat sur la pratique trop fréquente du *stop and go*. Tout l'esprit de l'amendement du Gouvernement est de lancer une réflexion dans le cadre des assises, pour éviter ce genre d'écueil. Pour répondre à votre troisième question, les 5 millions sont pris sur le compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », dont les crédits financent à la fois le bonus vélo et les primes à la conversion.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, *secrétaire d'État*. Je ferai comme Delphine Batho, monsieur le président, et tenterai de regrouper mes prises de parole. Je veux lui répondre en même temps qu'à M. Orphelin, un certain nombre de points abordés dans leurs questions se rejoignant.

Mme Batho connaît ces questions par cœur : le système de bonus-malus fait l'objet d'un compte d'affectation spéciale, si bien que les recettes obtenues par l'application du malus permettent de financer le bonus.

Mme Delphine Batho. Ce n'est donc pas un problème !

M. Sébastien Lecornu, *secrétaire d'État*. Schématiquement, ce que l'on donne au vélo, on l'enlève à la voiture. Je n'y peux pas grand-chose : c'est ainsi que les choses ont été imaginées par nos prédécesseurs, en leurs grades et qualités respectifs. Par définition, cet argent n'est donc pas créé, il est pris à la voiture. Il est important d'avoir cela en tête lors du vote, mesdames et messieurs les députés.

Vous m'avez demandé, madame Batho, pourquoi le Gouvernement prenait cette décision dans le projet de loi de finances, sans attendre l'issue des Assises de la mobilité. C'est justement pour les préparer au mieux que le Gouvernement a décidé de venir ce soir avec une proposition. Certains dispositifs doivent connaître une transition, nous en sommes convaincus, mais il aurait été curieux de décider, au moment même où nous organisons ces assises, de tout suspendre brutalement à partir du 1^{er} janvier. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a déposé l'amendement que je finirai par défendre dans quelques instants.

Vous m'avez interrogé sur la pratique du *stop and go*. Je suis un grand défenseur de la stabilité, mais je suis également persuadé que les outils dont nous parlons sont avant tout des mécanismes de transition. C'est un peu, toutes proportions gardées, comme la garantie de prix de rachat de l'électricité en matière d'énergies renouvelables : une fois qu'un modèle économique a été trouvé, il est légitime que les pouvoirs publics, l'État, se retirent progressivement, et avec eux l'argent du contribuable. Il en va de même pour les voitures électriques, par exemple.

Pourquoi un dispositif sur les vélos à assistance électrique et non pas sur les vélos classiques ? Tout simplement parce que les premiers coûtent encore cher. Cette aide permet de diminuer le coût pour l'acheteur ; elle permet aussi aux fabricants de trouver des outils de compétitivité pour nourrir un marché. C'est tout l'enjeu de la structuration de la filière. Nous formons tous le vœu, je le crois, de voir l'investissement de l'État en la matière refluer une fois que l'offre aura rencontré la demande et que les prix auront diminué. Ce sera de toute façon le cas lorsque la transition écologique et énergétique sera accomplie, ce que nous souhaitons tous, puisque nous aurons alors changé d'économie. J'étais dans les Hauts-de-France il y a quelques heures à peine : les modèles vertueux sur lesquels doit s'appuyer la troisième révolution industrielle doivent aussi relever du secteur privé, et ne pas toujours solliciter l'argent public. On peut, je le crois, tous s'accorder sur ce point.

Par ailleurs, vous demandez pourquoi notre préoccupation de la catégorie sociale à laquelle appartiennent les bénéficiaires de la prime s'exprime plus particulièrement au sujet du vélo. C'est tout simplement parce dans d'autres domaines, le Gouvernement a d'ores et déjà apporté des réponses : en matière de logement, on peut évoquer la transformation du CITE en prime à partir de 2019, qui soulagera la trésorerie des ménages ayant besoin d'effectuer des travaux chez eux, mais aussi le chèque énergie ou les certificats d'économie d'énergie ; et concernant la voiture, citons l'universalisation des primes de transition pour les personnes imposables ou non, avec une majoration pour ces dernières, de façon à les porter à hauteur de 2 000 euros. Restait la question du vélo, demeurée en suspens. Avec l'amendement que le Gouvernement dépose ce soir, nous achevons le processus, de la façon la moins mauvaise possible, en trouvant une solution pour les mobilités douces.

Vous m'avez enfin interrogé sur les inégalités territoriales. Je dirais qu'en la matière, une transition peut en cacher une autre ! Le mécanisme créé doit susciter chez nos concitoyens un intérêt envers des façons différentes de se déplacer. Dans le même temps, et c'est un élu local qui vous le dit, il faut que les collectivités territoriales exercent les compétences que le législateur lui a confiées.

Nous sommes tous attachés au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales : nous n'allons donc pas rendre obligatoires les dispositifs destinés à accompagner nos concitoyens dans la transition écologique et énergétique. Mais il y a des élus dont c'est le rôle, au sein des conseils régionaux notamment. Nous pourrions en reparler le moment venu. Tout le monde doit prendre ses responsabilités ; l'État n'a pas vocation à être de tous les combats.

Je le redis : la conversion des véhicules thermiques est un énorme sujet écologique – cela a été suffisamment dit ici –, mais aussi social. Nombreux sont les endroits en France où il faut une voiture pour aller travailler ou vivre une vie de famille normale. Qu'on le déplore ou non, c'est ainsi. C'est sur ce sujet essentiel que l'État doit se concentrer.

Monsieur Orphelin, j'ai répondu à vos préoccupations sur le *stop and go* et sur les inégalités territoriales. Vous craignez par ailleurs que l'on n'ait pas suffisamment avancé sur l'indemnité kilométrique vélo au terme des Assises de la mobilité. Je tiens néanmoins à vous rassurer en rappelant que ces assises seront animées par Elisabeth Borne sous le contrôle de Nicolas Hulot. Or, comme vous, sans doute, je fais confiance au ministre d'État pour trouver une solution sur cette question.

M. le président. Monsieur Orphelin, maintenez-vous votre amendement ?

M. Matthieu Orphelin. Je n'ai aucune inquiétude : je fais autant confiance au ministre d'État qu'à la ministre chargée des transports, aux deux secrétaires d'État et à l'ensemble des membres du Gouvernement. Pour autant, il est utile de réfléchir ensemble aux conditions de la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo. Si nous sommes d'accord sur ce point, je retire avec plaisir mon amendement.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Absolument !

(L'amendement n° 696 est retiré.)

M. le président. Les deux amendements identiques ayant été retirés, le débat sur le sujet est clos et je ne puis donner la parole à Mme Pompili et à M. Alauzet, qui l'avaient demandée.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 1226.

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. La défense de cet amendement permettra à Mme Pompili de s'exprimer sur le sujet pour lequel elle s'est mobilisée ces derniers jours en tant que présidente de la commission du développement durable.

J'ai déjà présenté cet amendement au cours de mes interventions sur les précédents amendements. La somme de 5 millions d'euros est prise sur la contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants.

Je tiens juste à signaler qu'une coquille figure dans l'exposé sommaire de l'amendement : il y est précisé que cette disposition « contribuera d'ailleurs à faire mieux connaître localement l'engagement des villes au soutien du développement du vélo à assistance électrique » : il faut lire « collectivités territoriales » et non « villes ».

Cet amendement, monsieur Orphelin, propose un dispositif de transition en attendant que les travaux indispensables qui doivent être menés avec tous les acteurs dans le cadre des Assises nationales de la mobilité portent leurs fruits.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Le Gouvernement tient compte du rôle joué par les collectivités territoriales, puisque le bonus VAE sera versé en complément des aides des collectivités tout en étant recentré sur les ménages les plus modestes.

En tant que rapporteur spécial de ce programme, je tiens à souligner que la dynamique de la prime à la conversion n'est pas affectée par le prélèvement de quelque 5 millions d'euros effectué sur l'un des programmes du compte d'affectation spéciale. Par rapport à 2017, en effet, les crédits de la prime à la conversion augmentent de 95 millions d'euros, ce qui en triple le montant total. Avis favorable.

M. le président. La parole est à Mme la présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Que le Gouvernement garantisse toujours un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules à assistance électrique est un signal important, même si j'aurais préféré que son montant soit plus élevé – je ne vous le cache pas.

Un point n'a pas été soulevé : si je suis la première à trouver normal que nous abordions la question du vélo sous l'angle de la transition énergétique, je tiens toutefois à souligner qu'elle est bien plus large. Les véhicules à assistance électrique ne sont pas uniquement destinés à couvrir la distance qui sépare le domicile du travail – objectif initial qui n'a pas été atteint, puisque la mesure a concerné davantage les retraités. Il ne faut pas oublier, en effet, que la France est de plus en plus confrontée au phénomène de la sédentarité, lequel devient un vrai problème de santé publique qui finira par coûter cher aux finances publiques.

C'est pourquoi l'incitation à utiliser un véhicule à assistance électrique permet d'aider toute une population, qui n'a plus une forme physique suffisante pour monter à vélo, à faire ce minimum de dépense physique très important pour la santé. Que, par souci social, on aide les personnes qui en ont le plus besoin financièrement est une bonne chose. Nous devons, dans le cadre des Assises de la mobilité, ne pas oublier cette dimension essentielle de santé publique et envoyer des signaux importants en la matière.

Je rejoins Damien Pichereau sur le fait que nous devons travailler également sur les infrastructures pour que le vélo à assistance électrique ait toute sa place dans un processus alliant transition écologique et santé publique.

M. le président. La parole est à M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. L'observation de Delphine Batho sur une aide à l'acquisition plus particulièrement conditionnée aux revenus dans le cas du vélo pourrait laisser croire que la norme est la généralisation, et l'exception l'affectation de subventions en fonction des revenus. Or, c'est l'inverse. Si le crédit d'impôt pour la transition énergétique a été attribué quels que soient les revenus, nos systèmes d'aides sont plus généralement liés aux revenus. Outre la présente disposition, monsieur le secrétaire d'État, c'est le cas également de l'isolation – je pense au dispositif Habiter mieux, dont l'attribution se fait sous conditions de ressources – ou de la prime à la casse. Historiquement, nos dispositifs tiennent compte des revenus.

Je trouve intéressante la proposition de Matthieu Orphelin relative à la ruralité. Nous ne sommes pas obligés de sourire. Il y a vingt-cinq ans, en effet, le vélo urbain faisait sourire : le vélo rural pourrait susciter aujourd'hui la même réaction. Or je pense que le vélo peut être utilisé pour couvrir quelques kilomètres en milieu rural.

Je comprends que Nicolas Hulot ait donné la priorité à la voiture et ait mis de côté le vélo pour quelque temps. Une prime à la casse de 1 000, voire 2 000 euros est un levier important, décisif même, pour acheter une voiture qui en vaut 4 000 ou 5 000 euros, alors que le dispositif visant les vélos est d'une tout autre échelle : il représente un levier de 200 euros pour un achat de 1 200 euros environ.

Les populations qui seront concernées par la taxe carbone ou par la convergence des taxations du diesel et de l'essence habitent en milieu rural et appartiennent à un milieu modeste : ce sont les deux cibles visées par le dispositif.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Il n'y a pas égalité des Français devant le vélo électrique du simple fait que nous n'habitons pas un plat pays. Le dénivelé, dans ma ville, est de quatre-vingt-dix mètres. Il est plus facile de descendre que de monter.

(*Sourires.*) J'enverrai des invitations à ceux qui, ici, ne connaissent pas Le Havre, pour visiter son port : vous serez les bienvenus.

Le fait de conditionner l'aide à une participation des collectivités territoriales pose un vrai problème. Il ne faut pas oublier, en effet, le principe de libre administration des collectivités. Lorsqu'une région souhaite, par exemple, mettre de gros moyens sur le rail en vue de le remettre à niveau, comme le fait actuellement la Normandie, elle n'a pas nécessairement la possibilité de faire d'autres choix. De même, est-il normal qu'un Français, qui habite une région qui n'a pas besoin d'investir dans le réseau des transports ou dans d'autres actions publiques, ne puisse recevoir l'aide de l'État parce que la région n'aurait pas mis la main à la poche ? L'égalité des citoyens ne serait plus assurée.

D'une manière générale, il ne convient pas de conditionner les politiques publiques. Le faire, c'est aller contre l'égalité des citoyens tout en s'affranchissant de la libre administration des collectivités territoriales. Le Gouvernement doit revoir son dispositif en supprimant cette condition. Il convient de permettre aux collectivités qui le souhaitent de participer au dispositif, sans les y obliger pour que tous les citoyens puissent en bénéficier.

M. le président. La parole est à Mme Delphine Batho.

Mme Delphine Batho. Monsieur Alauzet, c'est l'inverse pour l'aide aux véhicules propres : à part la prime à la conversion, qui n'a pas atteint ses objectifs pour les véhicules d'occasion, aucun dispositif n'a jamais été conditionné aux revenus. Je ne livre pas ma position : c'est un simple constat.

Le Gouvernement fait un geste modeste. Ma logique était différente, monsieur le secrétaire d'État : elle prolongeait le dispositif existant jusqu'à ce qu'un nouveau dispositif émerge des Assises de la mobilité. S'agissant du nouveau dispositif, vous anticipez le débat des assises en prenant des orientations qui n'ont pas été débattues dans leur cadre.

Je considère que, s'agissant des collectivités, le dispositif que vous mettez en place instaure la double peine pour ceux qui, habitant déjà une collectivité qui n'a prévu aucune aide au vélo électrique, ne recevront, en plus, aucune aide de l'État. Votre dispositif d'aide au vélo électrique pose donc à mes yeux un problème : il ne respecte pas le principe constitutionnel d'égalité des citoyens devant la loi. Ceux, en effet, qui habitent dans une collectivité qui n'a pas mis en place une aide ne pourront pas bénéficier de votre dispositif.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale. S'agissant de la question du vélo électrique, je tiens à rappeler que les collectivités locales sont chargées de définir des stratégies de mobilité. Dans des territoires aussi larges que les régions, on a besoin du train, de la voiture et du vélo. Or les stratégies de mobilité multimodales se font dans ce cadre. Il est donc important que ce soient les collectivités, parce qu'elles sont au plus près du terrain et de nos concitoyens, qui définissent ensemble cette stratégie.

Les collectivités définissent également des dispositifs qui, bien souvent, prennent en compte les revenus et le coefficient familial. Ce sont donc elles qui sont les plus à même d'innover et de servir leurs populations.

S'agissant de la question du *stop and go*, le secrétaire d'État a raison. Certes, il vaut mieux éviter d'instaurer des dispositifs qui ont des effets d'aubaine, puis de les supprimer. Ce que nous voulons, c'est provoquer un effet cliquet incitatif, afin que, notamment, les personnes qui en ont le plus besoin utilisent le vélo. Il n'est pas besoin pour autant d'instaurer pour dix ou vingt ans un dispositif visant à favoriser l'achat de vélos. La filière est destinée à se structurer, ce qui permettra d'acquérir des vélos à moindre coût.

(L'amendement n° 1226 est adopté.)

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », modifiés, sont adoptés.)

Après l'article 63

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 907.

M. Loïc Prud'homme. Nous évoquons depuis un long moment les véhicules à assistance électrique : il s'agit maintenant de nous intéresser aux ressources des batteries, notamment au lithium, lequel est nécessaire au renouvellement du parc automobile.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Mais non !

M. Loïc Prud'homme. Les besoins nouveaux qu'entraînera la transition écologique doivent être anticipés dès aujourd'hui. Le renouvellement du parc automobile multipliera de manière exponentielle l'utilisation de batteries au lithium et, avec son extraction, les appétits autour de ce métal rare surnommé l'or blanc.

Dans de nombreux pays producteurs, notamment en Amérique latine, le manque de régulation et d'encadrement des industriels qui ont flairé le filon provoque corruption et désastres écologiques et sociaux. La question des déchets ne peut pas non plus être évitée : en 2020, la somme des batteries au lithium jetées devrait être multipliée par dix, atteignant 14 000 tonnes. En raison de leur multiplication, les véhicules électriques accaparent déjà plus du tiers du lithium produit sur la planète.

Enfin, une voiture qui roule à l'électricité produite grâce à l'énergie nucléaire est-elle vraiment écologique ? Le problème de la conversion écologique des mobilités et des modes de vie doit prendre en compte la modification d'habitudes héritées de la société industrielle et la remise en cause d'intérêts économiques jusqu'ici dominants. À cette aune, n'en déplaise aux grands industriels, la réduction du parc automobile s'avère inévitable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Encore une demande de rapport, cette fois pour évaluer l'impact sur les finances publiques de la conversion électrique du parc automobile français. Je ne partage pas votre approche défaitiste de la transition écologique. Il ne faut pas renoncer à investir pleinement dans les nouvelles mobilités électriques car l'innovation technologique permet de desserrer la contrainte des ressources, le lithium compris.

Le lien entre votre amendement et l'examen du budget est extrêmement ténu : vous me l'accorderez. D'ailleurs, on voit mal comment évaluer le coût pour les finances publiques de tel ou tel scénario catastrophe prévoyant l'épuisement de telle

ou telle ressource. Vous soulignez qu'« une vraie politique écologique de transition énergétique doit également prendre en compte la modification profonde de nos habitudes de mobilité » : tel est précisément l'objet des Assises de la mobilité, qui visent à privilégier et à encourager les mobilités durables. Pour toutes ces raisons, avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Mon cher collègue, en matière de mobilité, il convient de ne pas être en retard. En l'occurrence, vous l'êtes. Les constructeurs réfléchissent déjà à l'après-lithium. Les Français sont pionniers dans le sodium, qui remplacera le lithium dans quelques années. Il présente notamment l'avantage d'un temps de recharge beaucoup plus rapide.

Je ne vois donc pas l'intérêt, aujourd'hui, de votre demande de rapport. De plus, il y a quelque 25 000 tonnes de lithium sur terre : nous avons donc le temps de voir venir.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Défavorable.

(L'amendement n° 907 n'est pas adopté.)

Compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » (état D)

M. le président. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », inscrits à l'état D.

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » sont adoptés.)

Compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (état D)

M. le président. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », inscrits à l'état D.

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » sont adoptés.)

Après l'article 63

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, pour soutenir l'amendement n° 883.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je pensais que si vous adoptiez un plus grand nombre d'amendements ou de rapports, peut-être en proposerions-nous moins.

Permettez-moi de vous rappeler une chose : l'ouverture à la concurrence de l'activité de fret en 2006, mal préparée, constitue un contre-modèle. C'est exactement ce qu'il ne faut pas faire ! En effet, l'ouverture à la concurrence s'est accompagnée d'une chute de l'activité de fret ferroviaire,

ramenée de 57,7 milliards de tonnes-kilomètre en 2000 à 30 milliards en 2010, et d'une détérioration de la part modale au profit du transport routier de marchandises, ce qui ne peut évidemment satisfaire quiconque est sincèrement préoccupé par la question de l'environnement, de la pollution et du climat.

Le quatrième paquet ferroviaire va bientôt être appliqué. Je note d'ailleurs que bien peu de partis se vantent d'avoir voté ces mesures au Parlement européen lorsqu'ils se présentent devant leurs électeurs, notamment lorsqu'il s'agit de défendre le maintien des gares en zone rurale. À notre sens, il est nécessaire de rédiger un rapport sur les effets attendus de cette ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport domestique de voyageurs, que nous contestons. Il ne faudrait pas qu'elle entraîne les mêmes problèmes que l'ouverture à la concurrence de l'activité de fret ! Si les auteurs du rapport sont honnêtes, ils souligneront ces difficultés. Dans tous les pays où les services ferroviaires de transport domestique de voyageurs ont été ouverts à la concurrence, les retards se sont accentués, les usagers ont subi un surcoût et un grand nombre de lignes ont disparu. C'est d'ailleurs ce qui se passe déjà dans de nombreuses régions de France au profit des cars Macron, par exemple.

Pour toutes ces raisons, nous proposons la rédaction d'un rapport. Il serait bon de terminer nos débats par un vote positif unanime !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Monsieur Coquerel, vous vous interrogez sur l'utilité d'ouvrir à la concurrence les services de transport conventionnés de voyageurs, que vous estimez « déjà très rentables » selon l'exposé sommaire de votre amendement. Vous demandez donc un rapport – nous achevons nos débats ce soir avec une demande de rapport...

Mme Cendra Motin. Comme tous les soirs !

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. On ne va plus savoir où les mettre ! (*Protestations sur les bancs du groupe FI.*)

Plus sérieusement, je ne sais pas comment vous établissez la rentabilité de ces services ferroviaires, mais vous semblez oublier qu'ils ont un coût. Vous oubliez, par exemple, les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », relatifs à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, mais surtout les financements considérables consacrés aux trains régionaux. Ainsi, en 2016, les régions ont versé 2,7 milliards d'euros à SNCF Mobilités pour les transports express régionaux, les TER. Quant à l'établissement public Île-de-France Mobilités, l'ancien Syndicat des transports d'Île-de-France – STIF –, sa contribution s'élevait à 2,2 milliards d'euros. De la part de l'ensemble des financeurs, SNCF Mobilités a bénéficié en 2016 de 1,2 milliard d'euros de subventions d'investissement, y compris pour l'acquisition des matériels roulants. Néanmoins, je salue les efforts de productivité engagés par les personnels de SNCF Mobilités.

Vous comprendrez que les relations actuelles entre la SNCF et les régions ne sont pas satisfaisantes. Les régions aspirent à négocier des conventions plus équilibrées, plus transparentes, et à pouvoir mieux évaluer les coûts.

Vous demandez un examen des effets de l'ouverture à la concurrence des services de transport conventionnés de voyageurs, qui est une réforme très structurante. Cela constituera l'un des enjeux du projet de loi d'orientation sur les

mobilités, qui sera soumis au Parlement au premier semestre 2018 : en effet, la deuxième partie de ce texte sera consacrée à l'ouverture à la concurrence. Nous disposerons alors de tous les éléments nécessaires, à savoir les études d'impact et les travaux des rapporteurs de ce projet de loi. Je vois mal pourquoi il faudrait rédiger un nouveau rapport, d'autant que nous disposerons également des éléments du rapport de Jean-Cyril Spinetta sur l'équilibre du système ferroviaire, notamment du réseau TGV, qui étudiera en particulier la soutenabilité des péages ferroviaires. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. Monsieur Coquerel, j'ai le regret de donner à votre amendement un avis défavorable. J'en suis navré. (*Rires.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Monsieur le secrétaire d'État, je remarque que vous maniez l'humour avec célérité. D'ailleurs, vous nous reprochez de demander encore un rapport, mais l'Assemblée nationale n'a pas adopté un seul de nos amendements, y compris lorsque certains rapports présentaient une vraie nécessité afin de traiter des problèmes spécifiques que vous souligniez vous-même. Mais qu'importe : vous êtes la majorité et vous menez le débat parlementaire comme vous l'entendez !

Monsieur le rapporteur spécial, je m'étonne que vous ayez introduit un mot que je n'ai pas prononcé : la « rentabilité ». Si j'ai pu parler de rentabilité, c'est par rapport à la seule dette qui devrait nous importer et que j'ai évoquée dans mon rapport spécial, à savoir la dette écologique. De ce point de vue, le train ne souffre d'aucune concurrence.

En ouvrant la concurrence dans le secteur ferroviaire, nous allons jouer aux apprentis sorciers. Regardez la situation des trains en Angleterre ! C'est pourquoi nous demandons la garantie d'un rapport impartial, différent des rapports que vous citez, sur les conséquences d'une libéralisation idéologique – en effet, les motivations sont surtout idéologiques – menée au nom de l'Union européenne. Cette question aurait nécessité que nous y travaillions tous ensemble. En tout cas, les difficultés que rencontre le fret ferroviaire devraient vous faire réfléchir : si vous êtes satisfaits de l'ouverture à la concurrence de ce secteur, c'est que nous ne concevons pas l'écologie de la même façon. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

(*L'amendement n° 883 n'est pas adopté.*)

Compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » (état D)

M. le président. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique », inscrits à l'état D.

(*Les crédits du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » sont adoptés.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et des comptes d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale »,

« Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » et « Transition énergétique ». (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe REM.*)

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, demain, à neuf heures trente :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2018 : examen des crédits des missions « Conseil et contrôle de l'État », « Pouvoirs publics », « Direction de l'action du Gouvernement », « Investissements d'avenir », et du budget annexe « Publications officielles et information administrative » ; examen des crédits de la mission « Recherche et enseignement supérieur ».

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante.*)

*La Directrice du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

CATHERINE JOLY