

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Projet de loi de finances pour 2022 (n° 4482) :
- Suite de l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » :..... 2
 - . Transports terrestres et fluviaux (*M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis*)
 - . Affaires maritimes (*Mme Maina Sage, rapporteure pour avis*)
- Informations relatives à la commission 26

Mercredi 27 octobre
2021

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 11

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » sur les rapports pour avis de M. Damien Pichereau sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux et de Mme Maina Sage sur les crédits relatifs aux affaires maritimes.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Je salue tout d'abord les agents du ministère des transports, qui mettent en œuvre la politique des transports ainsi que ceux des différents opérateurs du programme 203 « Infrastructures et services de transport » – l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), Voies navigables de France (VNF), l'Autorité de régulation des transports (ART), la Société du Grand Paris et l'établissement public de sécurité ferroviaire.

Cette année encore, les crédits consacrés aux infrastructures et services de transport font l'objet d'une attention particulière de la part du Gouvernement, surtout en ce qui concerne leur impact écologique, puisque le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Plus que jamais, les transports doivent être redéfinis selon un modèle écologique et durable, ce qu'a montré la crise sanitaire, dont les effets se font toujours sentir. C'est l'objectif du plan de relance, annoncé à la sortie de la crise. Un investissement sans précédent de 30 milliards d'euros est prévu, dont un soutien massif de 4,7 milliards d'euros au transport ferroviaire, pour les petites lignes, les trains de nuit et le fret, et de 1,2 milliard d'euros aux mobilités du quotidien, aux transports en commun et au vélo.

Pour 2022, le programme 203 prévoit 3,795 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 3,84 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une hausse de près de 150 millions d'euros par rapport à 2021, qui provient principalement de l'augmentation des crédits de l'action 41 « Ferroviaire », dont on ne peut que se réjouir.

Outre ces crédits, mon rapport pour avis présente, en cette dernière année de législature, un bilan des principales mesures dédiées aux transports durant l'ensemble du quinquennat et, en premier lieu, de celles en faveur de l'AFITF. Nous avons respecté la trajectoire de financement des infrastructures fixée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, pour atteindre 13,7 milliards d'euros sur la période 2019-2023. Le budget prévisionnel de l'AFITF pour 2022 s'établit à 2,7 milliards d'euros, hors plan de relance. Il dépasse la trajectoire financière inscrite dans la LOM, fixée à 2,58 milliards d'euros, car s'y ajoutent des engagements financiers de l'État pour le canal Seine-Nord Europe et pour le tunnel ferroviaire Lyon-Turin. L'agence ne dispose toutefois que de quatre équivalents temps plein (ETP), ce qui ne lui permet pas de faire face sereinement à l'augmentation de son activité depuis 2017. Le nombre de conventions qu'elle doit traiter a en effet presque doublé, alors que ses effectifs sont restés stables. J'invite donc le Gouvernement à mettre à disposition de l'agence un cinquième ETP, mesure qui pourrait être prise sans augmenter son budget.

Il faut aussi veiller à ce que les pertes de recettes liées au covid-19, notamment concernant la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe « Chirac », et, dans une moindre mesure, les amendes issues des contrôles radar, soient compensées dans la loi de finances rectificative pour 2021. À moyen terme, nous conviendrons de l'incertitude qui continuera de peser sur les recettes de la taxe Chirac et le produit des amendes « radar », dont l'AFITF est le dernier bénéficiaire, et devons mener une réflexion sur la sécurisation des ressources de l'agence pour les années à venir.

Deuxièmement, s'agissant du soutien au ferroviaire, l'article 40 du projet de loi de finances (PLF) pour 2022 prévoit la reprise, par le biais de prêts dits « miroirs », de la seconde tranche de la dette de SNCF Réseau, à hauteur de 10 milliards d'euros, après les 25 milliards d'euros repris en 2020. En outre, le programme 203 alloue d'importants crédits pour régénérer et moderniser le réseau ferroviaire. L'action 41 est en hausse de près de 4 % par rapport à 2021, ce qui est un bon signe. L'augmentation inclut la « compensation fret » versée à SNCF Réseau pour la circulation des trains de fret, à hauteur de 133 millions d'euros pour 2022, soit une hausse de 17 % par rapport à 2021.

Il est essentiel de pérenniser les aides au service du fret ferroviaire pour atteindre l'objectif du Gouvernement de doubler la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici à 2030. L'aide au fret ferroviaire, accrue de 170 millions d'euros, sera divisée en quatre, avec une augmentation de l'aide au transbordement, portée à 47 millions d'euros pour 2022 ; une prise en charge complémentaire des péages dus par les opérateurs de fret à SNCF Réseau ; une aide aux wagons isolés, qui représentent environ 10 % de l'activité du fret ferroviaire ; enfin, une aide au démarrage de nouveaux services de fret ferroviaire, inscrite dans le plan de relance, devrait atteindre 15 millions d'euros. Le fret, notamment ferroviaire, bénéficiera d'autres crédits du plan de relance, notamment pour la rénovation et le développement des plateformes multimodales de fret, les voies d'eau ou l'accélération de la construction du tunnel Lyon-Turin.

Pour ce qui concerne le soutien au transport routier de marchandises, là encore, notre majorité est au rendez-vous. Par la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », le suramortissement en faveur de l'achat de véhicules plus propres a été pérennisé jusqu'en 2030. C'est inédit ! De plus, depuis 2017, son champ a été progressivement élargi.

Enfin, s'agissant du transport de marchandises, près de 30 000 véhicules utilitaires légers (VUL) ont bénéficié du bonus écologique depuis 2017 et près de 20 000, de la prime à la conversion. Surtout, la prime s'applique désormais auetrofit, permettant l'émergence de nouveaux acteurs au sein de la filière, la création de nouveaux emplois dans les territoires et le réemploi de nombreux véhicules, pour la décarbonation de notre parc automobile. Le plan de relance prévoit également un bonus pour l'achat de véhicules lourds électriques ou fonctionnant à l'hydrogène, doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros. Il serait intéressant d'élargir le dispositif à tous les véhicules utilisant une énergie alternative au pétrole, comme le gaz naturel véhicule (GNV) issu de la méthanisation (bioGNV), eu égard aux motorisations alternatives actuellement disponibles sur le marché.

Troisièmement, je souhaite évoquer l'instauration des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) partout dans le territoire. Nous l'avions prévue dans la LOM ; elle a été une réussite. Au 1^{er} juillet 2021, 790 communautés de communes sur 995 ont choisi d'exercer la compétence d'organisation de la mobilité dans leur territoire. Cela est essentiel pour développer la mobilité de nos concitoyens, en particulier dans les zones peu denses. Si l'impact sur le niveau du versement mobilité n'est pas encore visible, car le dispositif s'appliquera à compter de 2022, j'espère que l'on assistera à une hausse du versement, signe que les nouvelles AOM se saisissent bien de ces nouvelles compétences.

S'agissant des pertes de recettes des AOM, du fait du versement mobilité et de la baisse des recettes tarifaires, je me réjouis que la loi de finances et la loi de finances rectificative de 2021 aient reconduit le mécanisme de garantie de ressources fiscales pour l'année 2021 pour les AOM et pour Île-de-France Mobilités. Une part importante du plan

France Relance est consacrée aux transports collectifs et permettra de soutenir l'investissement de ces AOM. C'est notamment le cas du doublement du quatrième appel à projets relatif aux transports collectifs, dont le montant total atteindra 900 millions d'euros. Là encore, c'est inédit !

Quatrièmement, l'Autorité de régulation des transports, l'ART, qui a remplacé l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), a connu d'importants accroissements de périmètre depuis 2017, tant en matière ferroviaire ou autoroutière qu'en matière aéroportuaire, de télépéage ou pour la mise à disposition des données de transport et le développement des services numériques multimodaux. Ces élargissements ont notamment été votés il y a peu, lors de l'examen du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (DDADUE), dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur. C'est parce que nous souhaitons permettre à l'ART d'avoir tous les moyens d'évaluer et de réguler en toute indépendance et en toute confiance que l'action 47 « Fonctions support » du programme 203 prévoit une augmentation de près de 3 millions d'euros de sa subvention pour charges de service public, lui permettant d'atteindre 14 millions d'euros. Cette augmentation bienvenue permettra de compenser le coût des nouvelles missions qui lui ont été octroyées dans les dernières années. L'ART a en effet connu d'importantes hausses d'effectifs, dont le financement était à pérenniser. Le plafond d'emplois de l'autorité a augmenté de 35 % pendant le quinquennat.

Pour finir, je salue la création, par le ministre des transports M. Jean-Baptiste Djebbari, de l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT), qui vise à financer l'innovation dans le secteur. Elle a été portée par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et la direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui coordonneront les actions de soutien à l'innovation entre les services du ministère de la transition écologique et contribueront à identifier des innovations et accompagner leur développement. L'agence a déjà lancé trois appels à projets – un quatrième verra le jour bientôt – et son budget, inscrit à l'action 47, s'élève à 2 millions d'euros pour 2022. Cette structure devrait se rapprocher prochainement de France Mobilités, ce qui semble pertinent. Il ne faut toutefois pas qu'elle devienne une structure massive, à la gouvernance lourde, ce qui risquerait d'écarter les petits acteurs au profit des acteurs institutionnels, habitués des guichets massifs d'appels à projets. Les petits acteurs jouent un rôle essentiel pour le développement de l'innovation et ils ont besoin d'une aide en matière d'ingénierie, notamment administrative, pour réaliser leurs projets.

Ce budget sincère exprime, objective et parachève l'ensemble de nos actions durant le quinquennat. Il démontre notre mobilisation de tous les instants et notre volonté de participer à la réduction des émissions de CO₂ en vue d'atteindre les objectifs des accords européens et ceux de l'accord de Paris, en respectant toujours les trajectoires que nous nous sommes fixées. Si la crise a demandé de travailler sans relâche à l'accompagnement et à la stabilité budgétaire de tous, des Français comme des filières, nous ne cessons pas de concevoir l'avenir. C'est notamment ce qu'a exprimé le Président de la République à travers France 2030, avec une proposition d'investissement de 4 milliards d'euros dans la voiture propre et l'avion à hydrogène.

Je donne donc un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux transports terrestres et fluviaux.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis sur les crédits relatifs aux affaires maritimes de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Nous sommes réunis pour examiner les crédits consacrés aux affaires maritimes, comprenant l'action 43 « Ports » du programme 203, relative notamment au dragage des ports, et le programme 205 qui traite en particulier de la sécurité maritime, des normes sociales applicables aux gens de mer, du financement de l'enseignement maritime et des exonérations de cotisations sociales et patronales. Les crédits relatifs aux ports du programme 203 sont stables par rapport à 2021, d'environ 100 millions d'euros. Le programme 205 connaît une forte augmentation, de + 24 % en autorisations d'engagement (AE) et + 21 % en crédits de paiement (CP). Au total, les autorisations d'engagement comme les crédits de paiement représentent 192 millions d'euros pour 2022. La hausse est liée notamment à la création très attendue d'un nouveau fonds d'intervention maritime.

Il faut aussi souligner la création du ministère de la mer en faveur d'un meilleur accompagnement du monde maritime. Je salue le travail de mes prédécesseurs, M. Jimmy Pahun et Mme Sophie Panonacle, qui ont œuvré à l'augmentation de ces budgets et à la consolidation des politiques maritimes.

Dans cette dernière année de la législature, je souhaiterais mettre l'accent sur deux sujets liés d'une part au traitement, au contrôle et à la gestion des pollutions et d'autre part, à la décarbonation de la filière du transport maritime. Le programme 205 ne reflète qu'une partie d'un ensemble de moyens en faveur d'une politique de soutien et de développement à l'un des moteurs de l'économie française. La filière maritime représente 97 milliards d'euros en valeur de production, 360 000 emplois et un moteur d'activité mondiale car 90 % des échanges sont réalisés par voie maritime.

Près de la moitié des crédits du programme 205 sont consacrés à la compensation d'exonérations de cotisations sociales patronales à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM), à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) et à Pôle emploi. Ces mesures peuvent s'apparenter à un dispositif de salaire net (*netwage*). Elles servent à financer une aide exceptionnelle aux ferrys. Si certains segments de la flotte comme les porte-conteneurs se portent bien, le secteur des ferrys a été durement affecté par la crise sanitaire qui a provoqué des tensions sur le marché, une très forte chute du transport de passagers et la déstabilisation de ses activités.

Le secteur de la croisière, très touché par la baisse du tourisme mondial, reste perturbé. Aux Antilles, les acteurs attendent des réponses sur les perspectives de réouverture et la reprise du trafic et des escales. Le programme 205 finance aussi la gestion des registres du pavillon français, notamment celui de Wallis-et-Futuna auquel les navires de croisière sont immatriculés. S'ils sont soumis aux mêmes règles de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution que les navires immatriculés au premier registre ou au registre international français (RIF), il faut toutefois sécuriser la situation sociale des personnels, notamment hôteliers, qui souhaitent intégrer l'ENIM. Quoique l'établissement soit en difficulté, il est urgent d'apporter une solution viable et pérenne à ces employés, de manière à stabiliser le personnel recruté. De la même façon, il faut harmoniser leur situation fiscale avec celle des marins du RIF.

Par ailleurs, 18 % des crédits du programme 205 contribuent au financement de la formation, notamment par les lycées professionnels maritimes et l'École nationale supérieure maritime (ENSM). Lors du « Fontenoy du maritime », le Gouvernement s'est engagé à doubler le nombre d'officiers formés à l'ENSM. L'augmentation des crédits est notable, mais il faudra veiller à pérenniser ces moyens, en adéquation avec cette ambition.

Les formations dispensées montrent la nécessité de renforcer le volet environnemental, très lié aux enjeux du littoral. En ce sens, je propose un projet pilote d'un lycée littoral qui puisse aborder les questions maritimes, comme les activités terrestres, dans le cadre d'un partenariat entre le ministère de l'agriculture et de l'alimentation et le ministère de la mer.

Dix-sept pour cent des crédits du programme 205 servent à financer l'action de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes. Ils servent notamment à financer les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et les centres de sécurité des navires ainsi qu'à apporter un soutien à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Il est à noter que la SNSM est présente dans l'ensemble de la France, sauf en Polynésie française. J'ai donc demandé que l'État, compétent en la matière, soutienne le plan de formation des sauveteurs bénévoles de la Polynésie française, qui œuvrent sur une superficie maritime équivalente aux deux tiers de l'Europe.

Les crédits de l'action 04 « Action interministérielle de la mer » représentent 14 % du programme 205. De 13 millions d'euros dans la loi de finances de 2021, ils passeront à 28,77 millions d'euros en 2022, avec la création du fonds d'intervention maritime, auquel près de 18 millions d'euros sont alloués. Sa création facilitera la réalisation d'actions concrètes pour mettre en œuvre la stratégie nationale pour la mer et le littoral. Néanmoins, cette dotation de quelque 18 millions d'euros reste faible : devant l'immense chantier des problèmes qui affectent nos littoraux, le renforcement de cette structure paraît inévitable. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement au programme 205 et à la mission « Cohésion des territoires » pour bâtir un véritable plan « Avenir littoral ». Il est nécessaire d'avoir une vision nationale des moyens, coordonnés à l'échelon des collectivités territoriales, pour soutenir des mesures d'urgence, comme de prévention – protection des littoraux, formation des élus, information du public –, ainsi que d'amélioration de la gestion de la crise et de la culture du risque et, avec le vote des plans littoraux, de les aider à redessiner leur avenir. Tout cela demande un accompagnement et une volonté marquée au niveau national. Or, au-delà de la stratégie, on manque encore beaucoup de moyens.

Enfin, les crédits de l'action 04 servent également à financer, d'une part, le dispositif de contrôle et de surveillance et, d'autre part, le dispositif POLMAR/Terre. Les crédits de paiement attribués s'élèvent respectivement à 7,8 millions d'euros et à 2,62 millions d'euros. D'après les personnes que nous avons auditionnées, cela reste insuffisant en matière de contrôle. Nous proposons que le dispositif POLMAR soit étendu à tout type de pollutions. La filière est à la croisée des chemins, avec un développement croissant des échanges et la nécessité de relever les défis climatiques de protection de nos océans.

S'agissant du traitement des pollutions, il manque dans notre droit des obligations plus fermes sur le traitement des eaux de ballast et le nettoyage des coques ainsi que sur les pertes de conteneurs en mer, estimées à 1 500 par an, voire le double, selon un récent rapport. C'est une bombe à retardement.

Pour ce qui relève des pollutions du passé, nous avons besoin de déclassifier des zones d'immersion et de traiter les munitions, conventionnelles et chimiques, des deux dernières guerres, qui ont été déposées tout au long des côtes françaises. J'ai donc déposé un amendement en ce sens.

Enfin, comme le disait maître Christian Huglo, spécialiste de ces sujets, gérer les pollutions, c'est bien, mais les prévenir, c'est encore mieux. Sur le plan de la décarbonation,

nous avons fait voter lors des débats sur la loi de finances pour 2019 un dispositif de suramortissement, désormais défini à l'article 39 *decies* C du code général des impôts. Nous défendons des amendements pour bonifier le taux de la propulsion vélisque auxiliaire à au moins 85 %. Nous demandons aussi à pérenniser le dispositif au-delà de 2024 et à réduire les durées d'amortissement, pour donner de la visibilité aux acteurs. Le gaz naturel liquéfié (GNL) doit bénéficier d'un mécanisme de garantie d'origine dans les ports français, pour renforcer la compétitivité de ces derniers. Enfin, il nous faut poursuivre nos efforts sur la réduction des pollutions à quai, avec le déploiement des zones de contrôle des émissions atmosphériques (ECA) de soufre et d'azote.

Eu égard aux augmentations des crédits consacrés aux affaires maritimes, j'émet un avis favorable à leur adoption.

M. Vincent Thiébaud (LaREM). Notre quinquennat et notre législature sont marqués par des textes fondateurs pour la transition écologique, tels que la loi d'orientation des mobilités ou la loi « climat et résilience ». Rappelons aussi les mesures qui ont un impact direct pour les Français, notamment la prime à la conversion grâce à laquelle nous avons sorti plus de 1 million de véhicules polluants du parc français.

Depuis 2021, on peut noter la création d'un budget vert innovant – la France fait partie des pionniers dans ce domaine –, qui permet de réaliser une classification budgétaire traduisant les engagements du Gouvernement, notamment en faveur de l'environnement.

Le plan de relance a mobilisé 4,7 milliards d'euros pour le secteur ferroviaire, dont 4 milliards d'euros pour SNCF Réseau, qui se traduisent notamment par la mise en œuvre et la régénération de petites lignes ferroviaires.

S'agissant du plan Vélo et mobilités actives, des projets se concrétisent dans les territoires : ainsi, pour le projet de piste cyclable entre Bischwiller et Haguenau, dont le coût atteint 1,4 million d'euros, l'État participe à hauteur de 560 000 euros.

Dans le domaine des transports urbains, enfin, les trois premiers appels à projets de transports collectifs, dotés de 1,6 milliard d'euros, se traduisent par la réalisation de plus de 1 000 kilomètres de lignes.

Ce budget témoigne avec force de l'attention que le Gouvernement et la majorité portent à la transition écologique et aux mobilités durables.

Mme Sophie Panonacle (LaREM). Je suis heureuse de voir Mme Maina Sage, qui représente si bien les territoires ultramarins, défendre l'avis de notre commission sur les crédits consacrés aux affaires maritimes. C'est grâce aux outre-mer que nous, les Hexagonaux, avons la première zone économique exclusive (ZEE) du monde. Cela nous honore souvent, et doit nous obliger toujours. Les politiques financées par le programme 205 s'intéressent aux navires, aux marins et à la mer. C'est un vaste programme dont le budget progresse d'année en année. En 2022, il avoisine les 200 millions d'euros, avec une augmentation qui dépasse 20 % en autorisations d'engagement et en crédits de paiement par rapport à 2021.

Parmi les mesures qui méritent notre attention, le brevet d'initiation à la mer (BIMer) valide un niveau d'initiation aux activités professionnelles et à la culture scientifique et technique dans le domaine de la mer. Cette formation doit être ouverte à tous les jeunes sur

l'ensemble des territoires littoraux et non littoraux. Les personnes en recherche d'emploi devraient pouvoir en bénéficier.

J'ai aussi examiné avec attention la question de la décarbonation du secteur maritime. De PLF en PLF, nous portons des amendements visant à encourager les armateurs à utiliser des carburants plus propres, notamment le GNL.

Nous soutenons le transport vélique, mais il semble que nous avançons un peu trop lentement. La décarbonation du secteur maritime passe également par celle du nautisme. C'est pourquoi je propose la création d'un bonus écologique pour les navires de plaisance neufs ou « refittés », à motorisation électrique ou hybride.

En matière de lutte contre la pollution en mer, la plus insidieuse, donc la plus dangereuse, est celle du quotidien. Le plastique qui envahit nos océans est un fléau que nous devons éradiquer avant qu'il ne dégrade définitivement nos écosystèmes marins.

Mme Maina Sage a réalisé avec bienveillance et vigilance un travail remarquable, construit sur l'engagement et la responsabilité. Je suis convaincue qu'ici comme ailleurs, nous nous retrouverons pour partager notre volonté commune de défendre l'avenir maritime de notre pays et la protection de l'océan.

Mme Valérie Beauvais (LR). À l'heure de l'examen du budget, force est de constater que le Président de la République est bien en campagne électorale. En effet, le PLF pour 2022 traduit une véritable fuite en avant budgétaire, à laquelle le groupe Les Républicains ne peut souscrire, les intentions budgétaires gouvernementales étant financées soit par le plan de relance, soit par la dette.

S'agissant des crédits consacrés aux affaires maritimes, présentés par Mme Maina Sage, je regrette la timidité du volet relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes, c'est-à-dire l'action 01 du programme 205. Malgré le plan de relance, on peine à y trouver des engagements forts qui contribueraient à relever les défis que vous décrivez. En effet, vous indiquez que le transport maritime, qui représente environ 2,89 % des émissions anthropiques totales mondiales de CO₂ en 2018, contre 2,76 % en 2012, pourrait voir son impact multiplié par six et atteindre 17 % des émissions. Vous considérez que la priorité est de financer les travaux de gros entretien des établissements de signalisation maritime, tels que les optiques de phares, c'est-à-dire essentiellement des dépenses de fonctionnement, alors que le plan de relance devrait financer des travaux d'investissement.

Sur la question de la décarbonation du transport maritime, votre prudence est regrettable : pour les navires, vous ne prévoyez qu'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes, pour mener la transition vers une propulsion neutre en carbone à l'horizon 2050. Il y a là deux poids deux mesures car, pour les voitures, vous annoncez la suppression des moteurs thermiques en 2030.

S'agissant des crédits consacrés aux transports terrestres et fluviaux, M. le rapporteur pour avis M. Damien Pichereau indique que la France fait partie des pionniers dans l'établissement d'un budget vert. Nous souscrivons à cet engagement budgétaire en faveur de l'écologie, mais, sans les moyens budgétaires issus du plan de relance, le volontarisme du Gouvernement aurait été moindre. Vos successeurs pourront apprécier ce jeu d'écriture budgétaire.

Vous évoquez aussi des financements divers pour l'innovation dans les transports. Dont acte. Nous regrettons cependant l'absence d'engagements financiers sur ces enjeux pourtant essentiels, tels que le verdissement des techniques de construction des routes, le maillage du territoire en matière de bornes de recharge ultrarapide et le développement des véhicules autonomes. Le soutien public à ces innovations n'est assorti d'aucune affectation financière à court terme, et pas plus, en prévision de financements. Aucun calendrier ni aucun montant d'investissements dans les innovations conduites par l'Agence de l'innovation pour les transports ne sont concrètement planifiés.

Par ailleurs, ces innovations portent essentiellement sur le développement des véhicules électriques. Dès lors, il semble essentiel de conserver notre potentiel nucléaire, comme l'a souligné le Président de la République – une décision nouvelle et inattendue de la part d'une majorité qui voulait se passer du nucléaire dès 2025. C'est indispensable pour soutenir la croissance de la demande électrique pendant les quinze prochaines années à moindre coût et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, il aurait été nécessaire de repenser notre politique de soutien aux énergies renouvelables de manière à réallouer les moyens financiers aux secteurs où de véritables progrès sont envisageables. Celui des transports routiers étant très énergivore, il est aberrant que le présent budget n'accorde pas plus d'importance au *mix* énergétique, principalement aux biocarburants. Le E85, à 0,65 centime le litre, représente une réelle solution alternative pour nos concitoyens qui fréquentent quotidiennement les stations-services dans le contexte que nous connaissons.

M. Bruno Millienne (Dem). Ce dernier budget de la législature accélère encore la lutte contre le changement climatique grâce à la mise en œuvre des outils législatifs dont notre majorité s'est dotée, à commencer par la loi d'orientation des mobilités et la loi « climat et résilience ». Cette accélération est particulièrement visible dans les crédits consacrés aux transports terrestres et fluviaux. Ceux du programme 203 sont en hausse afin de procéder plus vite à la transition d'un secteur qui reste le premier émetteur de gaz à effet de serre dans notre pays. À cela s'ajoute le déploiement du plan de relance qui permet de financer de nombreuses infrastructures de transport propre.

Un effort majeur est consacré au ferroviaire, pour le transport de voyageurs mais aussi pour le fret – nous nous sommes fixé pour objectif ambitieux de doubler la part du ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici à 2030. Contrairement à ce qui a souvent été fait par le passé – ce qui nous condamne à rattraper l'incurie de nos prédécesseurs –, nous nous donnons les moyens de nos ambitions. Ainsi, les crédits consacrés à l'amélioration de la performance du réseau ferré augmentent-ils de près de 4 % ; on peut juger cette hausse insuffisante, mais si le travail avait été fait auparavant, nous aurions moins de problèmes.

Selon l'avis budgétaire de M. Damien Pichereau, au 1^{er} juillet, 790 intercommunalités ont décidé de se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité sur leur territoire, soit un peu moins de 80 %. On peut s'en réjouir, deux ans après le vote de la LOM et après un départ poussif. Monsieur le rapporteur pour avis, avez-vous identifié des freins spécifiques au niveau des 20 % de communautés de communes restantes et, le cas échéant, des moyens de mieux mobiliser les collectivités en la matière ?

M. Jimmy Pahun (Dem). Je remercie tous les collègues qui ont travaillé sur les dossiers maritimes depuis le début de notre mandat ; nous avons fait du bon travail.

Je pense au verdissement de la flotte – ce sont des armements français qui sont en pointe en matière d'utilisation du GNL – et au gel des abattements du DAFN (droit annuel de francisation et de navigation), un bel effort de la part des plaisanciers qui a permis de revaloriser dès cette année le budget du Conservatoire du littoral, parallèlement à la simplification qu'induit la collecte du DAFN par la direction générale des finances publiques (DGFIP) et non plus par les douanes.

Outre l'aide aux navires de plaisance à propulsion électrique, souhaitée par Mme Sophie Panonacle, il faudra faire participer davantage à l'effort les grosses puissances moteur.

Nous avons aussi bien travaillé concernant la SNSM – pas en Polynésie française, madame la rapporteure pour avis, mais cela va venir –, qui a bénéficié de 4,5 millions d'euros supplémentaires par an.

À Biarritz, le Président de la République a évoqué la possibilité d'agir sur la vitesse des navires ; en réduisant celle-ci de deux nœuds, on économiserait 40 millions de tonnes de gaz à effet de serre. Quand on voit le temps que les navires passent en escale dans les ports, il y a peut-être moyen de faire quelque chose en la matière.

S'agissant des conteneurs, vous avez raison, madame la rapporteure pour avis. Nous avons d'ailleurs été près de faire adopter un amendement à la loi « climat et résilience » qui aurait amélioré leur traçabilité.

La création du ministère de la mer, qui organise le monde maritime, est une bonne chose.

S'y ajoute le congrès de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), lors duquel a été pris l'engagement de parvenir à 30 % d'aires protégées, dont 10 % en protection forte, avec une attention particulière envers la Méditerranée – à propos de zone SECA (de contrôle des émissions de soufre), peut-être y aurait-il, là aussi, quelque chose à faire.

Je mentionnerai enfin le Fontenoy du maritime et son important volet relatif à la formation.

En ce qui concerne l'avenir du littoral, à quoi vont servir exactement les quelque 18 millions d'euros dont vous avez parlé ?

Mentionnons pour terminer le suramortissement applicable à la propulsion vélique : la voile ne sera jamais un moyen de propulsion directe, mais fournira une aide véritable – et gratuite !

M. Gérard Leseul (SOC). Je remercie Mme Maina Sage d'avoir insisté sur la nécessité de recourir à des plans littoraux ambitieux et de généraliser le dispositif POLMAR ; il conviendrait d'y consacrer d'importants moyens supplémentaires.

Le programme 203, essentiel à la mise en œuvre des priorités fixées par la LOM, perd des crédits en autorisations d'engagement par rapport à l'année dernière. Ce n'est pas bon signe s'agissant d'un programme que le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer estime décisif pour les objectifs gouvernementaux en matière de mobilité. Deux actions sont en forte baisse : « Transports collectifs », de près de 37 %, et

« Transports combinés », de presque 12,5 %. Or l'action « Transports collectifs » finance notamment les tarifs sociaux ferroviaires et le plan Vélo, et l'action « Transports combinés » permet de soutenir le report modal vers des modes alternatifs à la route, notamment le fret ferroviaire.

Nous vous alertons donc sur ces baisses de crédits et rappelons nos priorités pour créer des mobilités durables au service de la résorption des inégalités territoriales, de la transition écologique et de l'emploi. Il nous faut renforcer la qualité de l'offre de transports collectifs et considérer le rail à la manière d'un bien commun, en soutenant davantage les petites lignes, les trains de nuit et le fret ferroviaire. En outre, pour mieux accompagner la transition bas-carbone de la filière automobile, il nous faut rendre obligatoire et cumulable le forfait mobilités durables et renforcer le soutien financier aux collectivités pour la mise en œuvre des politiques de mobilité durable, notamment grâce au plan Vélo.

Deux exemples concrets. En matière de rail, l'UFC-Que choisir, réputée pour sa modération, estime le manque d'investissements dans le ferroviaire à 520 millions d'euros par an pour les moyennes et grandes lignes et à 300 millions d'euros pour les petites – soit exactement le montant que mon groupe avait suggéré dans le cadre du PLF pour 2021. Nous défendrons donc un amendement fondé sur cette évaluation : pourquoi ne pas procéder maintenant à ce rattrapage pour éviter qu'il ne cause un retard dans les années à venir ?

Second exemple : le 5 octobre, lors d'une audition sur les perspectives du transport fluvial, M. Laurent Hénart, président du conseil d'administration de VNF, et son directeur général, M. Thierry Guimbaud, ont rappelé que les baisses d'effectifs ces dernières années étaient particulièrement difficiles à gérer compte tenu de l'augmentation des missions confiées à l'établissement.

Il est regrettable que le « quoi qu'il en coûte » ne soit pas appliqué en réponse à la crise environnementale. Car nous avons urgemment besoin de nouvelles mesures d'accompagnement des ménages face à l'explosion des inégalités dans ce domaine, et, pour préparer l'avenir, de nouveaux investissements permettant d'organiser la transition des métiers et des compétences, de mutualiser les conséquences des risques environnementaux et de renforcer nos infrastructures de mobilité durable.

Mme Valérie Petit (Agir ens). Nous saluons la hausse du budget consacré aux transports terrestres et fluviaux ainsi qu'aux affaires maritimes.

S'agissant des transports maritimes, elle vient compléter les crédits du plan de relance qui apporte un soutien inédit au fret et au transport ferroviaires. Les mobilités durables sont fortement encouragées.

À cet égard, nous attendons beaucoup de l'hydrogène vert. Dans le cadre du plan de relance, le Président de la République a fixé l'objectif de 2030 pour que le pays devienne un *leader* en la matière. Est-il atteignable, monsieur le rapporteur pour avis ? En la matière, l'innovation et la recherche sont décisives. Qu'en est-il des moyens qui leur sont consacrés ?

La hausse du budget dévolu aux affaires maritimes vise à accélérer la décarbonation du secteur et à protéger la mer des conséquences du changement climatique, notamment de nos usages intensifs.

Parmi les défis à relever figurent l'élévation préoccupante du niveau de la mer et le recul du trait de côte, qui préoccupent beaucoup les élus des communes littorales. Si les littoraux sont aujourd'hui attractifs, les effets conjugués de la surpopulation touristique et du dérèglement climatique entraînent des conséquences irréversibles. Madame la rapporteure pour avis, vous appelez au lancement d'un plan Avenir littoral, sur le modèle du plan Avenir montagnes, pour aider les élus locaux à traiter ces enjeux. Comment pourrait-il être matérialisé ? Comment aidera-t-il les communes littorales à protéger ces espaces naturels précieux tout en préservant une attractivité et un flux touristiques soutenables ?

Dans ce contexte, nous défendons l'action : dans un monde de tous les risques, nous devons continuer de prendre des risques et d'innover pour nous adapter au défi climatique plutôt que le subir.

Pour toutes ces raisons, budgétaires et philosophiques, nous voterons en faveur de l'adoption des crédits qui nous sont soumis.

M. Guy Bricout (UDI-I). Le sujet qui nous occupe est primordial pour l'aménagement du territoire, la transition écologique et le développement économique.

Vous m'avez souvent entendu évoquer le canal Seine-Nord Europe, dont je suis depuis le début un fervent défenseur. Je suis donc ravi que ce projet soit lancé et, plus généralement, que le transport fluvial retrouve ses lettres de noblesse.

S'agissant des programmes que nous examinons, certains chiffres et objectifs ne peuvent que nous satisfaire à première vue, parmi lesquels l'augmentation de près de 4 % du budget du programme 203, qui vise une accélération du développement maritime et ferroviaire, et la hausse de plus de 21 % du programme 205. Néanmoins, comme les années précédentes, des inquiétudes subsistent.

Concernant les petites lignes, malgré les politiques volontaires des régions – qui ne peuvent aller au-delà de leurs limites financières –, il reste encore beaucoup à faire pour les sauver. Leur avenir à court terme dépend en grande partie du plan de relance ; qu'en sera-t-il ensuite ?

Qu'en est-il des trains de nuit, alors que l'on estime à 1,5 milliard d'euros l'investissement nécessaire à la densification du réseau et les investissements indispensables à sa rénovation ? Impossible de connaître le montant exact des financements qui seront consacrés à cette dernière, d'autant que nous ignorons le budget à venir de l'AFITF.

Concernant le transport fluvial, 175 millions d'euros, c'est encore bien loin des besoins du secteur, que la fédération Agir pour le fluvial avait estimés à 100 millions d'euros par an pendant dix ans.

Quant à la relance du fret ferroviaire, je serai beaucoup moins optimiste que notre rapporteur pour avis : la pérennisation de l'aide de 170 millions d'euros jusqu'en 2024 est certes un coup de pouce, très en deçà, toutefois, des 15 milliards d'euros qui seraient nécessaires selon les spécialistes du secteur.

L'heure est aux investissements massifs et de long terme ; sinon, nous n'y arriverons jamais. Voilà pourquoi j'ai redéposé un amendement permettant d'engager enfin un véritable plan de relance du transport ferroviaire de passagers comme de marchandises, en investissant

3 milliards d'euros supplémentaires par an dans la régénération du réseau ferré, sa modernisation et le renouvellement du matériel roulant de jour et de nuit.

Nous nous inquiétons beaucoup de l'insuffisance des moyens humains mis au service de notre politique de transport. Depuis 2017, les effectifs du ministère consacrés aux infrastructures et services de transport connaissent une diminution continue qui atteint 11,52 % en cinq ans.

S'agissant des affaires maritimes, la simplification voulue des procédures administratives bénéficie-t-elle de moyens à la hauteur des ambitions ? Comment s'applique-t-elle concrètement ? Le plan de relance consacre 175 millions d'euros au verdissement des ports ; les efforts en la matière, notamment en vue du report modal, sont-ils proportionnés aux enjeux ? Qu'en est-il de la modernisation des navires pour le développement massif de machines moins polluantes ? La recherche dans ce domaine est-elle suffisamment encouragée à long terme ? Madame la rapporteure pour avis, que pensez-vous du sentiment que les ports ne sont pas suffisamment pris en considération dans ce budget, qui met davantage l'accent sur la formation et l'emploi ?

Mme Sophie Métadier. Le transport ferré est compétitif, efficace et, surtout, respectueux de l'environnement. Il s'intègre parfaitement dans les stratégies de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et de qualité, sécurité, environnement (QSE). Pourtant, le fret est encore sous-utilisé.

Au cœur de la Touraine, la gare de Saint-Pierre-des-Corps se situe au croisement des axes ferroviaires nord-sud et est-ouest, connectés aux ports de Nantes et de La Rochelle. Quelles mesures sont prises pour donner à tous les sites de même ampleur une place majeure dans le transport de marchandises ? Quel développement est prévu pour les petites lignes capillaires afin de désengorger nos routes des camions qui les encombrent tout en diminuant l'empreinte carbone du transport lourd ? Cela permettrait également de restaurer des liaisons voyageurs affaiblies, voire abandonnées.

Les voyageurs qui se déplacent entre Paris et Tours en TGV subissent une augmentation du coût des billets et des abonnements très supérieure à l'inflation – il s'agit de la liaison la plus chère de France après Paris-Londres. Comment justifier qu'il en coûte entre 52 et 57 euros pour faire Paris-Lille en TGV alors que le trajet Paris-Tours, à la même heure, pour la même distance, est facturé 90 euros ?

Les risques en milieu littoral sont nombreux, qu'ils soient naturels ou d'origine humaine. Il faut donc créer une culture du risque en partageant avec tous les acteurs la connaissance des dangers passés, actuels et à venir. Quels moyens sont donnés aux services de l'État, aux élus et aux entreprises pour traiter ces enjeux majeurs ?

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Madame Valérie Beauvais, nous avons voté dans la LOM une augmentation de 40 % des budgets de l'AFITF : soit nous sommes en campagne depuis longtemps, soit, tout simplement, nous agissons pour le transport quotidien des Français. Quant au plan de relance, tant mieux s'il bénéficie aux transports du quotidien, au report modal et à notre environnement.

Dans la période actuelle, nous devons accroître notre indépendance énergétique par tous les moyens, et l'E85 fait partie des moyens qui peuvent y concourir. Ce type de carburants est déjà subventionné par l'intermédiaire de la taxe incitative relative à

l'incorporation de biocarburants (TIRIB). Certaines régions prennent en charge le coût de l'adaptation du moteur – une bonne initiative. Cela devient très vite rentable quand le cours du pétrole est très élevé. Toutefois, il n'est pas sûr qu'une telle mesure bénéficie aux ménages les plus modestes, qui ont le plus souvent des véhicules fonctionnant au diesel, sans conversion possible à l'E85. Celle-ci n'est pas non plus envisageable en cas de location de longue durée ; peut-être faudra-t-il impliquer les constructeurs et les financeurs pour la permettre dans ce cas, dans le cadre d'un accord entre propriétaire et locataire. De nombreux constructeurs entreprennent d'y travailler. Ces freins ne sont ni législatifs ni réglementaires ; ils doivent être levés sur le terrain, dans le cadre des relations commerciales.

En ce qui concerne le verdissement des routes, un autre effet de l'augmentation du prix du baril est la hausse du prix du bitume, qui va renchérir la construction et la rénovation des routes pour les territoires comme pour l'État. Il faut donc trouver d'autres solutions, encore balbutiantes ; on expérimente ainsi sur le réseau national des enrobés à fort taux de matière recyclée. La hausse du prix du baril va accélérer la démarche du fait de la compétitivité-coût de ces enrobés innovants.

L'Agence de l'innovation pour les transports en est au tout début de son histoire : le rapport de préfiguration n'a été présenté qu'en juillet. Son budget ne sera pas nécessairement celui des appels d'offres, lesquels peuvent aussi passer par BPIFrance ou par la direction générale des entreprises (DGE) ; il ne se limitera donc pas à 2 millions d'euros. Surtout, l'agence jouera un rôle d'accompagnement, d'ingénierie technique et administrative – un peu le même pour nos *start-up* que celui de l'ANCT (Agence nationale de la cohésion des territoires) pour nos territoires. En effet, les *start-up* de la mobilité n'ont pas d'interlocuteur et sont renvoyées d'un acteur institutionnel à l'autre : elles ont besoin d'un guichet.

Monsieur Bruno Millienne, certaines régions, dont l'Occitanie, étaient très désireuses de conserver la compétence d'organisation de la mobilité, ce qui explique que les communautés de communes ne s'en soient pas saisies. Certes, il faut faire en la matière de la dentelle, du sur-mesure, et les communautés de communes ou les syndicats mixtes sont les mieux placés pour cela ; mais, en tout état de cause, les territoires dont nous parlons sont couverts par une autorité organisatrice de la mobilité et l'avenir nous dira si l'efficacité est au rendez-vous. Il faudra également vérifier dans les années qui viennent si les communautés de communes peuvent assumer cette compétence du point de vue budgétaire ; à ce stade, nous n'en sommes qu'aux études techniques, voire simplement à des restructurations au sein des communautés de communes pour permettre le plein exercice de la compétence.

Monsieur Gérard Leseul, nous entrerons dans les détails en examinant les amendements, mais je vous rejoins s'agissant du soutien aux petites lignes, aux trains de nuit et au fret : c'est le sens de notre action depuis cinq ans. Je vous invite donc à approuver les crédits qui vous sont soumis. Faire plus impliquerait des budgets supplémentaires. Vous auriez d'ailleurs pu agir quand vous étiez aux responsabilités, entre 2012 et 2017 ; les besoins de rattrapage seraient moindres aujourd'hui.

Madame Valérie Petit, les moyens dévolus à la recherche, notamment sur l'hydrogène, relèvent plutôt des crédits de la recherche, en particulier de l'action 08, « Énergie et technologies vertes » du programme 362, laquelle finance la stratégie hydrogène pour 390 millions en CP ; nous en avons parlé lors de l'examen de l'avis budgétaire de Mme Sophie Métadier sur ces crédits. Le crédit d'impôt recherche joue également un rôle décisif ; je me réjouis que le ministre M. Bruno Le Maire en ait rappelé l'importance hier soir

devant les représentants de la filière automobile. Sa pérennité nous permet en effet d'être compétitifs et de jouer un rôle de *leader* en matière d'hydrogène pour l'automobile.

Monsieur Guy Bricout, on sait l'intérêt du canal Seine-Nord Europe, mais il faut veiller à l'usage qui en est fait : au-delà de l'aspect touristique et d'habitat, il doit être un vecteur économique de transport, pour rendre le fluvial plus compétitif et favoriser le report modal à son profit. Il convient donc de prévoir des quais de déchargement et de transbordement, y compris au cœur des villes.

S'agissant des petites lignes, nous y reviendrons à propos des amendements. La logique est la contractualisation. Le plan de relance apporte des moyens supplémentaires qui permettent d'entamer la régénération des petites lignes, laquelle se fera dans la durée, sous le contrôle du Conseil d'orientation des infrastructures.

Concernant les moyens humains, nous devons rester vigilants, même si la baisse des effectifs s'explique par des évolutions de périmètre. Ainsi, la création d'une direction générale de la mer soulagera la DGITM d'une partie de ses compétences. Il est donc logique qu'une partie des effectifs de la DGITM lui soit transférée. De même, certaines compétences ont été déplacées vers l'Autorité de régulation des transports. Pour le moment, les effectifs suffisent. En revanche, un équivalent temps plein en plus ne serait pas de trop pour l'AFITF.

Pour ce qui est de la gare de Saint-Pierre-des-Corps, le plan de relance consacre des moyens supplémentaires au réseau capillaire de fret et aux plateformes multimodales. Cependant, notre réseau est en étoile et quand des trains transportent des marchandises, ils ne transportent pas de voyageurs. Nous devons trouver un équilibre. De même, les travaux doivent être réalisés la nuit, ce qui s'anticipe sur le long terme. Nous ne sommes pas loin d'être au maximum de notre capacité d'investissement dans les travaux.

S'agissant de la compétition entre la route et le fer, l'avantage est du côté de la première, même si nous avons pris des mesures, notamment dans la loi DDADUE, pour rééquilibrer la situation. Le transport par la route est très compétitif, en particulier en raison des très faibles coûts proposés par certains acteurs d'Europe de l'est. Nous essayons, par conséquent, d'augmenter le coût du transport par la route, ce qui devrait inciter les transporteurs à moderniser leur matériel roulant. Nous voulons également réduire le coût du transport par le rail, par exemple en diminuant le coût des péages acquittés par les entreprises de fret. Cela étant, le train ne pourra pas tout prendre en charge. Si l'on parvient à faire transporter 18 % des marchandises par le rail, nous ne serons pas loin du maximum car le rail ne peut pas assurer le transport de messagerie, c'est-à-dire l'acheminement rapide de colis ou de marchandises. Nous devons donc accompagner la transition du matériel roulant sur les routes.

Je conclus avec la hausse des abonnements, qui est l'une des conséquences de la crise sanitaire. Le développement du télétravail a vidé les trains, du moins en semaine car les billets OUIGO pour les voyages de loisir se vendent très bien. La SNCF essaie de résoudre ce problème car les trains ont beau se remplir de moins en moins, les coûts de fonctionnement restent les mêmes, voire augmentent lorsque le tarif de l'électricité grimpe. Les billets, par conséquent, coûtent plus cher mais la SNCF continue à perdre de l'argent. Nous poserons la question au président-directeur général de SNCF lorsque nous l'auditionnerons. Entre Paris et Le Mans, l'augmentation de la fréquence des trains OUIGO a permis de résoudre en partie le problème.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Je suis d'accord avec Mme Sophie Panonacle, le brevet d'initiation à la mer devrait, en effet, être généralisé et la propulsion vélique, notamment auxiliaire, bonifiée. Le dispositif de suramortissement, créé il y a trois ans, n'a pas apporté la preuve de son efficacité et nous l'avons modifié lors de l'examen de la première partie du PLF. Il faudra aller plus loin. Pour ce qui est des pollutions, les plastiques que l'on retrouve en mer viennent des zones terrestres : c'est à nous d'agir en amont pour réduire leur production et leur utilisation.

L'action 01 du programme 205 « Affaires maritimes » rassemble l'ensemble des moyens dédiés à la sécurité et à la sûreté maritimes, qui ne se résument pas aux phares et aux balises. Ses crédits augmentent de 6 % pour atteindre près de 35 millions d'euros. Le budget dédié aux phares et balises est donc important, sans oublier les 7,7 millions d'euros consacrés aux CROSS ou les 10,6 millions d'euros dédiés à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Ce ne sont pas les crédits du plan de relance que nous examinons aujourd'hui, madame Valérie Beauvais. J'espère que vous voterez mon amendement qui tend à doubler certains de ces moyens, pour mieux gérer les CROSS et étendre le dispositif POLMAR/Terre à l'ensemble des pollutions, qu'elles soient ou non majeures.

Concernant la décarbonation, notre action ne se limite pas à proposer une concertation interministérielle. Surtout, dans le rapport que j'ai présenté, la mise en place d'un processus de concertation ne concerne que la résolution des problèmes urgents liés au registre du pavillon de Wallis-et-Futuna. En effet, les marins qui travaillent à bord des navires, notamment dans l'hôtellerie, se retrouvent dans une situation instable, tant au niveau de leur régime de sécurité sociale que de leur régime fiscal. Même si nous devons réformer le régime social des marins et l'ENIM, nous devons trouver des solutions en urgence. Les ministères du travail, des affaires sociales, du tourisme et des finances doivent s'installer autour de la table avec l'ensemble des acteurs du monde maritime.

Je vous invite donc à vous pencher plus précisément sur notre travail. Nous souhaitons renforcer les efforts en faveur de la propulsion vélique auxiliaire et proposons de revoir la durée d'amortissement, d'allonger le dispositif pour apporter de la visibilité aux investisseurs. Quant au GNL, il est opérationnel et permet de mener des projets dans les prochaines années, comme indiqué lors de l'audition de l'association *Windship*.

Nous sommes *leader* dans le GNL. Cependant, les navires à propulsion GNL préfèrent s'approvisionner à l'étranger, en particulier dans de grands ports européens non français, pour bénéficier de la garantie d'origine, ce qui n'est pas encore possible dans les ports français. Nous devons résoudre ce problème pour renforcer la compétitivité des ports français. C'est en effet souvent là où l'on se ravitaille que l'on charge et décharge les containers.

S'agissant d'un plan « Avenir littoral », nous pourrions concrétiser cette ambition dans un programme spécifique, sur le modèle d'« Avenir montagnes », qui serait dédié à une stratégie pour le littoral. Dotée de moyens nationaux, elle permettrait de mener des actions cohérentes dans l'ensemble du territoire tout en soutenant les politiques spécifiques décidées dans les communes et les collectivités du littoral. Nous proposerons ainsi de financer une cellule dédiée interministérielle pour garantir aux collectivités la pérennisation des moyens qui leur permettront de mener des actions de prévention et de relever les défis environnementaux. Les submersions marines ou les épisodes cévenols constituent des menaces permanentes qui engagent la responsabilité des acteurs locaux. Or, entre la stratégie que l'on peut élaborer en théorie et la réalité, il y a un *gap*. Je vous invite à lire l'appel de

Pornic, lancé par l'Association nationale des élus du littoral (ANEL) : il est devenu nécessaire de mieux structurer la réflexion, la coordination et les actions pour accompagner les collectivités. L'enjeu n'est pas seulement local, il est national. C'est toute la France que nous devons remodeler d'ici à dix ou vingt ans. Les collectivités ne peuvent pas rester seules.

Le plan Littoral illustre l'importance de prendre en compte trois enjeux : prévention, gestion des risques et reconstruction. Le développement de la culture du risque en fait partie. Dans le projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dit « 3DS », est introduit au titre VIII dédié à l'outre-mer, l'état de calamité naturelle exceptionnelle. Au-delà, nous souhaitons enrichir ce texte pour rendre obligatoire le développement de la culture du risque : informer les élus, les citoyens, réaliser des exercices de mise en situation et aménager les espaces en fonction des risques.

Article 20 et état B : Crédits du budget général

Amendement II-CD28 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Cet amendement tend à renforcer de 1,5 milliard d'euros le soutien aux infrastructures ferroviaires, suivant trois axes : 300 millions d'euros pour les petites lignes, 150 millions d'euros pour les trains de nuit et 530 millions d'euros pour le fret ferroviaire. À ces besoins spécifiques s'ajoute une enveloppe globale de 520 millions d'euros annuels supplémentaires pour la régénération des moyennes et grandes lignes.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Votre intention est louable mais nous avons déjà agi. Suite au rapport du préfet M. François Philizot, nous avons renforcé notre soutien aux petites lignes, par le biais de l'action 41 « Ferroviaire » et du plan de relance, qui prévoit 650 millions d'euros répartis entre 2021 et 2022. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de recapitaliser SNCF Réseau à hauteur de 4,1 milliards d'euros. Sa dette sera définitivement rachetée cette année, grâce à 10 milliards d'euros supplémentaires – 35 milliards d'euros si l'on ajoute la reprise intervenue en 2020.

Nous avons l'objectif de relancer les trains de nuit, sur l'enveloppe du plan de relance dédiée, pour un montant total consacré au ferroviaire de 650 millions d'euros. Nous n'avons pour le moment ouvert que quelques lignes afin de vérifier que les clients seront au rendez-vous.

Quant au fret ferroviaire, les crédits accordés ont reçu l'aval de l'alliance 4F – fret ferroviaire français du futur. Ce ne sont pas des chiffres qui sortent d'un bureau quelconque. Les 170 millions d'euros supplémentaires devraient donc nous permettre de doubler la part de marchandises transportées par le rail, d'augmenter l'aide au transbordement, de prendre en charge les péages dus par les opérateurs de fret, de soutenir les wagons isolés, d'aider au démarrage de nouveaux services de fret ferroviaire, sans parler de la rénovation et du développement des plateformes multimodales de fret, de l'accélération du Lyon-Turin, *etc.*

Nous pouvons être fiers des actions que ce Gouvernement mène pour le transport ferroviaire. Je vous invite à retirer votre amendement, sinon avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD31 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Parce que les professionnels jugent insuffisantes vos mesures, cet amendement tend à investir 530 millions d'euros supplémentaires pour développer le fret ferroviaire.

Suivant la préconisation du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD33 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Il s'agit de renforcer les moyens alloués au plan Vélo et mobilités actives à hauteur de 350 millions d'euros pour 2022.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Si l'on adoptait la totalité de ces amendements, il faudrait trouver 6 milliards d'euros ! Où trouvez-vous l'argent ? On ne peut pas raser gratis ! La loi d'orientation des mobilités a accordé 350 millions d'euros au plan Vélo et mobilités actives. Il est rehaussé, pour 2021 et 2022, de 150 millions d'euros supplémentaires, ce qui le porte à 500 millions d'euros, sans compter la dotation de soutien à l'investissement local et départemental, ni les 50 millions d'euros d'abondements supplémentaires prévus pour le vélo en 2022 dans le cadre du plan de relance. Les contrats de plan État-région financent également des infrastructures cyclables, la part de l'État étant estimée à 10 millions d'euros. Quant à l'Agence de la transition écologique, elle a également lancé un appel à projets « vélo et territoire » par lequel elle a financé 227 projets à hauteur de 17 millions d'euros. Je ne parle même pas du « coup de pouce vélo » pour les usagers ! Avis défavorable.

M. Gérard Leseul. Quant à raser gratis, je ne vous fais pas cette offense-là... Demandez-vous qui peut contribuer à la fiscalité ! Je comprends vos arguments mais il faudrait comparer la somme que nous consacrons au vélo pour chaque habitant aux pratiques des autres pays. Vous verriez alors que nous sommes très en retard !

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD29 de M. Guillaume Garot.

M. Gérard Leseul. Il s'agit d'investir 300 millions d'euros supplémentaires dans la régénération et le développement du réseau des petites lignes ferroviaires.

Suivant la préconisation du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement.

*Suivant les préconisations du rapporteur pour avis, la commission **rejette** successivement les amendements II-CD63 de M. Gérard Leseul et II-CD35 de Mme Chantal Jourdan.*

Amendement II-CD42 de Mme Christine Pires Beaune.

M. Gérard Leseul. Cet amendement vise à accélérer la politique de sécurisation des passages à niveau. Sans accélération, l'objectif ne serait atteint que dans trente ans pour l'ensemble du territoire.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Vous proposez d'augmenter de 15 millions d'euros les crédits consacrés à la sécurisation des passages à niveau. Je partage d'autant plus votre objectif que le Gouvernement en a fait une priorité et a engagé un plan de sécurisation des passages à niveau suite au rapport de Mme Laurence Gayte en 2019. Tout le monde doit se retrouver autour de ce sujet : l'État, les régions, les collectivités territoriales.

C'est pourquoi une enveloppe de 45 millions d'euros est prévue pour l'action 51 « Sécurité ferroviaire » par le biais de fonds de concours, comme en 2021. Elle permettra de construire des ouvrages d'art ou d'aménager ceux qui existent pour les sécuriser. Par ailleurs, des mesures ont été prises dans la loi d'orientation des mobilités pour améliorer l'information.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement II-CD14 de M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. J'ai bien entendu la volonté de développer les trains de nuit. Vous avez parlé de 650 millions d'euros. Or la DGITM évalue les besoins en matériel roulant à 600 voitures et 60 locomotives, pour un investissement total de 1,5 milliard d'euros. Pour l'instant, deux lignes sont prévues, Paris-Nice et Paris-Tarbes.

Si l'on veut vraiment développer les trains de nuit, il faut s'en donner les moyens. Les crédits qui y seront consacrés contribueront en outre à créer des emplois – je suis d'une région où l'on construit du matériel ferroviaire.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à financer l'achat de matériel roulant. Ce ne peut être qu'un investissement échelonné. Or l'amendement concentre la dépense de 1,5 milliard d'euros sur le seul exercice 2022, ce qui est excessif.

Il convient aussi de réfléchir aux modalités de production des matériels. À l'occasion du plan de relance, on a pu constater que malgré les sommes mobilisées, il était difficile d'obtenir des wagons destinés au fret fabriqués en France. Du fait de l'insuffisance d'investissement lors des années précédentes et de l'arrivée de nouveaux acteurs, les fabricants français de wagons avaient cessé d'innover, voire avaient réduit leur capacité de production. Il faut renforcer leur accompagnement.

L'intention du Gouvernement est bien de relancer les trains de nuit, avec l'affectation de crédits du plan de relance parmi ceux consacrés au secteur ferroviaire – 650 millions d'euros sur deux ans en tout pour le secteur, hors recapitalisation. Les besoins estimés par la

DGITM représentent 150 millions d'euros par an pendant dix ans ; c'est cet effort qu'il faudra pérenniser pour s'assurer des investissements nécessaires dans la durée.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD32 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Cet amendement vise à accorder des fonds supplémentaires à l'AFITF, dont on sait que le financement repose sur des recettes totalement instables. Il faut donc repenser son mode de financement, mais aussi augmenter ses crédits pour 2022, de manière très conjoncturelle.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Votre amendement vise en théorie à sécuriser le budget de l'AFITF, ce que je soutiens. En pratique, il conduit seulement à ponctionner l'action 41, c'est-à-dire les crédits ferroviaires, pour augmenter les recettes de cette agence, ce dont elle n'a pas besoin. Son président nous a indiqué que les recettes étaient suffisantes pour l'année à venir et que le conseil d'administration votera le budget de 2022 en décembre.

Les difficultés de financement de l'AFITF sont conjoncturelles et s'expliquent par la baisse des amendes forfaitaires issues des contrôles des radars automatiques et des recettes tirées de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Cette agence est en quelque sorte maudite : dès qu'on lui affecte une recette, le produit de celle-ci s'effondre. Ce fut le cas avec l'écotaxe ; c'est à nouveau vrai avec la « taxe Chirac », du fait de la baisse du trafic aérien.

Une solution éventuelle pourrait être de revoir l'ordre de priorité d'affectation du montant des amendes tirées des contrôles radar. On pourrait aussi envisager l'affectation d'une fraction supplémentaire de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Toujours est-il que le problème est davantage conjoncturel que structurel. Nous serons au rendez-vous pour voter les crédits de l'AFITF, afin d'être certains que la programmation fixée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) est respectée. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul. Je suis un peu déçu : depuis que nous évoquons ce sujet, vous n'avez pas progressé dans la réflexion sur la réforme du financement de l'AFITF. On sait que le produit des amendes radars est fluctuant, mais on ne peut pas espérer qu'il augmentera. Il faut vraiment s'atteler à un projet de réforme.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD46 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Il s'agit de consacrer 220 millions d'euros à la création d'un chèque entretien-réparation responsable. Un véhicule entretenu est un véhicule moins dangereux et qui pollue moins. Or le coût d'entretien et celui des différents diagnostics de sécurité est relativement élevé. Pour les ménages modestes, il est très important. Comme pour la prime à la conversion, il s'agit de leur donner un chèque entretien-réparation responsable, d'un montant de 200 euros, pour garantir à la fois la sécurité du parc automobile, celle des individus et avoir des véhicules moins polluants. C'est une mesure de solidarité et de bon sens.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Je comprends et partage la logique de cet amendement visant à créer un chèque entretien-réparation pour inciter les gens à réaliser les contrôles de sécurité et les réparations nécessaires au bon fonctionnement de leur véhicule, et donc à la réduction de leurs émissions polluantes.

J'avais d'ailleurs présenté un amendement similaire l'an dernier, mais dans un contexte qui était différent. Nous faisons face aujourd'hui à une hausse sans précédent du prix de l'énergie ; on le voit tous les jours à la pompe. La priorité doit donc être de permettre aux populations les plus fragiles de changer leur véhicule le plus facilement et rapidement possible. Car même si on les aide à entretenir leur véhicule, le coût du carburant continuera à être très élevé. L'enjeu principal est bien de renouveler le parc. Un effort significatif est consenti pour cela, avec la prolongation du bonus de 6 000 euros jusqu'en juillet prochain.

J'émettrai par cohérence un avis de sagesse, tout en étant assez réservé.

M. Gérard Leseul. Je vous remercie pour cet avis de sagesse. Je ne doute donc pas que vous me suivrez dans la démarche de création d'un prêt à taux zéro (PTZ) mobilité pour les populations modestes, lorsque nous en discuterons.

Car la vraie question n'est pas tant le changement immédiat de véhicule que l'accès à la mobilité pour une partie de la population. D'une part, celle-ci n'a pas les moyens de changer de véhicule car le reste à charge demeure trop important – les aides étant insuffisantes. D'autre part, elle a de plus en plus de mal à entretenir son véhicule. Même si les estimations varient, on parle tout de même de 700 000 véhicules refusés au contrôle technique en 2019. Il faut donc des mesures rapides pour permettre aux populations modestes de sécuriser leur véhicule, et à terme de pouvoir le changer.

M. Jean-Marc Zulesi. Le groupe La République en Marche votera contre cet amendement.

Je rappelle qu'un PTZ pour l'acquisition d'un véhicule léger propre a été mis en place dans le cadre de la loi « climat et résilience », lors de la commission mixte paritaire. Il concerne les personnes les plus modestes, domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Nous avons prolongé la prime à la conversion et le bonus écologique, en accompagnant les collectivités territoriales pour mettre en place une prime complémentaire pour aider, là encore, les plus modestes.

Bien que cette idée de chèque entretien-réparation soit excellente, il faudrait aussi engager une réflexion avec les constructeurs automobiles pour voir comment il serait possible de limiter certaines marges, afin que le prix des réparations soit plus abordable et d'avancer ensemble sur une question qui touche beaucoup de nos concitoyens.

La commission rejette l'amendement.

Suivant la préconisation du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD41 de M. Gérard Leseul.

Amendement II-CD30 de M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Cet amendement rejoint les propos précédents sur la nécessité d'un effort d'investissement pour le parc du matériel roulant de nuit. C'est nécessaire si l'on veut relancer les trains de nuit, comme l'a fait par exemple l'Autriche.

Suivant la préconisation du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement.

Suivant la préconisation du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement II-CD34 de M. Guillaume Garot.

Amendement II-CD103 de la rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Je propose d'augmenter de 4 millions d'euros les crédits consacrés à l'action 01 « Sécurité et sûreté maritimes » du programme 205. Il faut mieux concilier les usages croissants en zone littorale, tout particulièrement pendant la période estivale. Les conflits entre les différents acteurs ont tendance à s'accroître, ce qui exige davantage de contrôles. Ceux-ci seront en outre de plus en plus nécessaires avec l'objectif ambitieux de 30 % d'aires marines protégées en 2030.

M. David Lorion. Je soutiens cet amendement, car la densification du trafic maritime est un phénomène général, avec des voies maritimes qui sont souvent proches de territoires d'outre-mer. On se souvient du drame de l'échouement du *Wakashio* survenu en 2020, qui a occasionné une pollution par hydrocarbures de l'ensemble de la côte sud de l'île Maurice. Il peut très bien se passer la même chose à l'île de La Réunion, à Mayotte, à Tahiti ou dans l'Atlantique. Un effort plus important doit être réalisé en matière de sécurité maritime.

Mme Sophie Panonacle. Cet amendement est pertinent. Il faut augmenter les moyens des CROSS, car l'activité touristique s'accroît constamment sur les littoraux. Le développement de nombreuses activités pose des problèmes de nuisances sonores, de pollution et de sécurité de plus en plus importants.

Je profite aussi de cette occasion pour souligner la nécessité de développer des engins nautiques moins polluants.

M. Jean-Marc Zulesi. Je suis tout à fait d'accord avec Mme Sophie Panonacle et le groupe La République en Marche votera la plupart des amendements de la rapporteure pour avis.

Il reste qu'il faudra travailler d'ici à la séance publique sur la manière dont ces amendements sont financés au sein de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », afin que nos décisions n'entrent pas en contradiction avec les travaux menés par M. Damien Pichereau et avec notre volonté commune de développer les infrastructures et les services de transport.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD104 de la rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Je précise que mes amendements qui prélèvent des crédits sur le programme 203 « Infrastructures et services de transports » le font sur l'action 43 « Ports », qui finance notamment le dragage des ports. Aucun crédit n'est retiré au financement des transports terrestres et fluviaux, dont M. Damien Pichereau est le rapporteur pour avis. Mais, bien entendu, j'espère que ces modalités de financement pourront être affinées en séance.

L'amendement II-CD104 propose de renforcer les crédits affectés au dispositif POLMAR/Terre, ce qui est aussi urgent qu'utile. Le système actuel de déclenchement de POLMAR/Terre ne prend en compte que les pollutions majeures. En effet, quand un événement de faible ou moyenne ampleur survient, le traitement des pollutions doit être géré par la commune concernée. L'amendement prévoit les crédits nécessaires pour une automatisation du déclenchement de ce dispositif à tous les types de pollution en mer.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD102 de la rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Cet amendement vise à favoriser l'instauration d'un plan « Avenir littoral », en lui affectant une dotation de 1 million d'euros. Il s'agit de s'inspirer du plan « Avenir montagnes », annoncé en mai dernier et doté d'une enveloppe conséquente au travers notamment du fonds « Avenir montagnes ».

Les politiques publiques doivent évoluer pour permettre une gestion globale du littoral, ne séparant pas la terre de la mer. Cela doit constituer un message fort de notre commission.

Des objectifs ont certes été fixés en matière de stratégie littorale, mais lorsqu'on écoute les collectivités concernées, on s'aperçoit qu'il manque une coordination efficace entre les différents échelons pour mener une action ambitieuse. Cela doit se manifester très concrètement au travers des trois volets que constituent la prévention, la gestion d'un événement et la reconstruction. Tout maire ou président d'un conseil départemental ayant à gérer un espace littoral mesure le défi que cela représente. Ces élus ont en tête cette obsédante

question : comment réorganiser le littoral de manière apaisée pour protéger la population, dans une perspective de moyen et de long terme ?

On demande désormais aux communes de financer une cartographie des risques, alors que l'on sait que ce travail a déjà été réalisé par les établissements publics concernés, qu'il s'agisse du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) ou du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Comme le dit souvent Mme Sophie Panonacle, présidente du bureau du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), nous disposons d'une expertise nationale. La question est davantage de la traduire en actions. Cet exemple montre à quel point est nécessaire une structure intermédiaire faisant le lien entre la vision nationale et les réalités vécues par les différents acteurs du terrain. La création d'une cellule interministérielle dans le cadre du plan « Avenir littoral » proposé constituerait un grand pas en avant.

Mme Sophie Panonacle. Je reconnais bien votre enthousiasme, madame la rapporteure pour avis, et ce plan est une excellente idée que je soutiens pleinement.

Toutefois, avant d'affecter des crédits il est nécessaire d'associer à la réflexion l'ensemble des acteurs – ministères, collectivités littorales, experts et associations – pour déterminer la meilleure organisation. Ce plan « Avenir littoral » est en effet susceptible de porter sur de très nombreuses questions : érosion côtière et relocalisation des activités, mais aussi tourisme et urbanisation. Je vous propose donc d'en parler le 24 novembre lors de la prochaine réunion plénière du CNML, dont vous êtes membre, et de proposer à cette occasion à la ministre de la mer de constituer un groupe de travail. Dans cette attente, je suggère le retrait de l'amendement, qui pourra être déposé en séance publique.

M. David Lorion. Ce sujet est éminemment important parce qu'il regroupe les notions de risques naturels, de protection et de développement économique. Il est aussi extrêmement périlleux : le problème des risques naturels relève des services de l'État ; il faut prendre garde à ne pas le transférer aux collectivités, car celles-ci ne sont pas en mesure d'y faire face s'agissant des littoraux.

Je souhaite donc que soit conduite une réflexion associant le CEREMA, l'ensemble des collectivités concernées et peut-être aussi l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), afin de déterminer les responsabilités de chacun. Ces dernières doivent être partagées car les collectivités territoriales ne doivent pas être amenées à prendre en charge une part trop importante des risques, dont ceux liés à l'érosion.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Il me paraissait nécessaire que ce sujet soit discuté au sein de notre commission, notamment au regard des travaux déjà menés. La mission d'information sur la gestion des événements climatiques majeurs dans les zones littorales de l'Hexagone et des outre-mer a présenté son rapport en 2018. Un projet de loi est attendu depuis plusieurs années, dont une partie des dispositions figurera dans le projet de loi « 3DS ».

J'entends la proposition de Mme Sophie Panonacle et je suis d'accord pour travailler de nouveau la question pour la séance. Je souhaite que nous décidions à cette occasion d'affecter des moyens permettant la mise en œuvre effective d'un plan d'action. Les enjeux de ce dossier ne sont en effet pas seulement d'ordre climatique, et il faut le prendre à bras-le-corps pour aider les collectivités concernées à redéfinir les modalités d'utilisation des espaces

littoraux. D'autant que s'il existe normalement un partage des compétences, en pratique, ce sont ces collectivités qui font quotidiennement face aux événements.

L'amendement est retiré.

L'amendement II-CD105 de la rapporteure pour avis est retiré.

Amendement II-CD101 de la rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est présente partout en France, sauf en Polynésie où intervient une association locale, la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer (FEPSM). Le sauvetage en mer y demeure bien entendu une compétence de l'État, mais il est assuré par des bénévoles. L'amendement propose d'affecter 35 000 euros à la FEPSM pour lui permettre de dispenser des formations – ce montant est très réduit au regard du total des crédits de l'action qui est prélevée.

Mme Sophie Panonacle. Au vu des services rendus par la SNSM, soutenir la FEPSM est indispensable.

La commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 42 : Rapport du Gouvernement sur l'impact budgétaire de la gestion des pollutions marines causées par la présence d'armes et munitions

Amendement II-CD106 de la rapporteure pour avis.

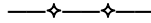
Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Lors de son audition, France Nature Environnement a rappelé qu'il fallait aussi traiter les pollutions du passé.

Cet amendement demande donc au Gouvernement de remettre un rapport sur l'impact budgétaire de la gestion des pollutions marines causées ou pouvant être causées par la présence d'armes et de munitions dans les espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction française.

De nombreux pays en Europe ont déjà engagé des plans spécifiques pour déminer ces espaces et pour les gérer en cas de remontée d'obus. La prise en compte de cette question est encore très timide en France. Il est impératif d'affecter des moyens à la dépollution définitive de ces zones, en associant le ministère des armées à la réflexion.

Mme Sophie Panonacle. Nous devons tendre vers la tolérance zéro pour les pollutions marines. Je soutiens donc cet amendement.

La commission adopte l'amendement.



Informations relatives à la commission

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a nommé :

– M. Michel Vialay et Mme Marjolaine Meynier-Millefert, corapporteurs de la mission d'information flash sur la baisse des émissions de CO₂ et la limitation de l'effet de serre par une maîtrise de la consommation d'énergie domestique dans les immeubles chauffés collectivement ;

– M. Alain Perea et M. François-Michel Lambert, corapporteurs de la mission d'information flash sur la prévention des incendies.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 27 octobre 2021 à 9 h 35

Présents. - M. Christophe Arend, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, Mme Sylvie Bouchet Bellecourt, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Michel Delpon, M. Vincent Descoeur, M. Bruno Duvergé, Mme Nadia Essayan, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Chantal Jourdan, M. Jacques Krabal, Mme Florence Lasserre, M. Jean-Claude Leclabart, M. Gérard Leseul, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, Mme Sophie Métadier, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, Mme Claire O'Petit, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Valérie Petit, M. Damien Pichereau, Mme Nathalie Porte, Mme Véronique Riotton, Mme Maina Sage, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, Mme Marie Silin, M. Vincent Thiébaud, Mme Élisabeth Toutut-Picard, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, Mme Martine Wonner, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Bruno Bonnell, Mme Yolaine de Courson, Mme Camille Galliard-Minier, M. François-Michel Lambert, Mme Mathilde Panot, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi

Assistait également à la réunion. - M. Dino Cinieri