

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

50^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du vendredi 5 novembre 2021

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



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative
*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. **Projet de loi de finances pour 2022** (p. 9963)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 9963)

Écologie, développement et mobilité durable
(*suite*) (p. 9963)

Mission *Écologie, développement et mobilité durables*
(état B) (*suite*) (p. 9963)

Amendement n° 1029

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

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

Amendements n°s 2194, 2146, 2327, 2084, 2328, 2329, 2192, 2325, 1908, 2326, 1645

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n°s 2193, 2324, 1633

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

Amendements n°s 760, 1891, 2299

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendements n°s 1616, 370, 1033, 1911, 1912, 2087, 2383

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Saïd Ahamada, 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

Amendement n° 2188

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Amendements n°s 1000, 1177, 2335, 1003, 1001, 1002, 1016, 2332, 1021, 1450, 1017, 1932, 1018, 2294, 2133, 1014, 2129, 2380, 1024, 2134, 2136, 1615

Mme Annick Girardin, ministre de la mer

Amendements n°s 1611, 2302, 1612, 1653, 2303, 1610, 2301

Après l'article 42 (p. 9983)

Amendements n°s 1620, 2366, 2094 rectifié

Sous-amendements n°s 2848, 2846, 2847

Amendements n°s 2341, 2339, 1766, 1548, 1769, 1551, 1371, 2239, 1613 rectifié, 2213, 2216, 2096, 2224

Budget annexe *Contrôle et exploitation aériens*
(état C) (p. 9989)

Après l'article 48 (p. 9989)

Amendement n° 2378

Sous-amendement n° 3230

Compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (état D) (p. 9990)

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 9990)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

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 2022

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 2022 (n^{os} 4482, 4524).

Écologie, développement et mobilité durable (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 (n^o 4524, annexes 15 à 18 ; n^o 4502, tomes II à VIII ; n^o 4527, tomes V et VI ; n^o 4526, tome V), au budget annexe *Contrôle et exploitation aériens* (n^o 4524, annexe 18 ; n^o 4502, tome VII), ainsi qu'au compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale* (n^o 4524, annexe 17), s'arrêtant à l'amendement n^o 1029.

Mission Écologie, développement et mobilité durables (état B) (suite)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 1029.

M. Gérard Leseul. Il s'inscrit dans la continuité de ceux que nous avons défendus durant la séance précédente et vise à renforcer les moyens dévolus à l'Office français de la biodiversité (OFB), qui souffre lui aussi d'un manque de ressources. Nous souhaitons renforcer sa capacité d'action à hauteur de 10 millions d'euros.

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. Je vous rejoins sur le fait que l'OFB ne dispose pas des moyens qui devraient être les siens au vu de ses missions. Toutefois, dans l'optique de corriger immédiatement cette situation, la question des effectifs me semble plus importante que celle des moyens. L'OFB bénéficiera en effet de 85 millions d'euros dans le cadre du plan de relance, mais ne dispose pas des effectifs nécessaires pour les déployer efficacement – on en revient à la logique consistant à réduire le ministère de la transition écologique à un guichet, que je dénonçais dans mon intervention liminaire.

J'ai donc déposé un amendement en quelque sorte concurrent du vôtre, à travers lequel j'espère convaincre le Gouvernement et la majorité d'augmenter les effectifs de l'OFB en finançant 100 emplois supplémentaires, pour un coût modique de 5 millions d'euros. Je vous invite à vous joindre à moi pour le défendre.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. J'apporterai une réponse globale à l'ensemble des amendements portant sur l'OFB, que vous souhaitez soutenir. Vous savez qu'il est particulièrement cher à mon cœur, dans la mesure où j'ai, à différents stades, participé à sa naissance puis à son évolution. Je tiens à saluer l'énorme travail fourni par ses agents pour mener à bien la constitution de ce nouvel établissement, qui ne s'est pas toujours déroulée sans difficultés et qui a nécessité de grandes capacités d'adaptation. Un nouvel esprit de groupe reste à créer au sein de l'établissement, qui doit assumer les nombreuses missions qui lui ont été affectées par la loi. Sa réorganisation n'est pas terminée et prendra certainement encore un peu de temps, mais elle me paraît nécessaire, tant l'OFB a un rôle crucial à jouer pour déployer les politiques en faveur de la biodiversité et faire le lien avec tous les acteurs sur le terrain.

Évidemment, je suis très attentive à son financement, qui est assuré par une contribution des agences de l'eau – prélevée sur la fiscalité affectée aux politiques publiques de l'eau et de la biodiversité – et par une subvention pour charge de service public. Cette dernière, issue du programme 113, a déjà connu une augmentation de 10 millions d'euros en 2021. Ce montant est pérennisé dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2022.

Le Gouvernement a par ailleurs tenu compte des immenses enjeux attachés à la création de ce nouvel établissement en annulant, en 2020 puis en 2021, les schémas d'emplois initialement prévus. Il en va de même pour 2022 : le PLF prévoit un schéma d'emplois nul pour l'OFB, ce qui signifie qu'aucune suppression de postes n'y est prévue, en contraste avec les efforts demandés par ailleurs dans mon ministère.

C'est la raison pour laquelle je suis défavorable à l'amendement : non par principe, mais parce que nous avons déjà consenti à cet établissement des efforts que nous ne faisons pas ailleurs dans la période actuelle.

(L'amendement n° 1029 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2194.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je reviens sur l'OFB et sur les efforts dont il aurait bénéficié. Vous le savez, l'OFB a repris les missions autrefois dévolues à l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et à l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). Sa création est intervenue trois ans seulement après celle de l'AFB, qui elle-même agrégeait divers organismes existants.

La première année d'existence de l'OFB a été marquée par de nombreuses difficultés, du fait notamment du rapprochement du statut des agents et des systèmes d'information. Pourtant, l'OFB a dû faire face, dès le départ, à des suppressions de postes : abaissé en 2021 et maintenu en 2022 à 2 638 équivalents temps plein (ETP), son plafond d'emplois ne lui permet pas d'assumer efficacement toutes les missions qui lui sont confiées en matière de police de l'environnement, ce qui provoque un stress important chez le personnel.

Emmanuel Macron a en outre annoncé un renforcement des espaces marins protégés, qui nécessitera à lui seul la création de centaines de postes. Je n'évoque même pas la question de l'animation des sites Natura 2000, qui sont pour l'instant plutôt délaissés.

Voilà pourquoi, contrairement à ce que vous affirmez, madame la ministre, je maintiens qu'il est nécessaire de relever de 100 postes de plafond d'emplois de l'OFB, pour un coût global de 5 millions d'euros. En comparaison des dépenses de plusieurs dizaines de milliards d'euros qui sont régulièrement engagées depuis maintenant deux ans, un tel montant me paraît très faible, surtout au moment où se déroule la conférence des parties sur les changements climatiques (COP26) à Glasgow.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. La proposition de notre collègue Coquerel me semble raisonnable : c'est moitié moins que ce que je demandais, madame la ministre ! Vous pourriez faire un effort.

(L'amendement n° 2194 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 2146.

M. Benoit Simian. Dans le même esprit que le précédent, il vise à augmenter les moyens alloués à l'OFB qui, comme on l'a souligné, résulte de la fusion de l'AFB et de l'ONCFS. L'amendement précédent a été rejeté. Le nôtre est un peu plus modeste, puisque nous proposons d'abonder les crédits de l'établissement de 3 millions d'euros afin d'augmenter les effectifs.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. L'amendement n'a pas été examiné en commission, mais si d'aventure le fait de passer de 5 millions d'euros de hausse de crédits à 3 millions suffisait à convaincre la ministre, je l'approuve pleinement.

(L'amendement n° 2146, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2327.

Mme Mathilde Panot. Il est dans la même veine que les précédents. Lorsque l'Office français pour la biodiversité avait été créé, nous avons alerté sur les dangers que présentait la fusion de l'AFB et de l'ONCFS, qui risquait notamment de se solder par des suppressions de postes. Comme nous l'avions prévu, 20 ETP travaillés (ETPT) ont été supprimés l'année dernière, et un autre a été transféré.

Nous proposons, par cet amendement de repli, de neutraliser ces suppressions arrêtées dans le PLF pour 2021 en accordant les crédits nécessaires à la création de vingt et un ETPT.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis favorable à l'amendement.

(L'amendement n° 2327, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Alain David, pour soutenir l'amendement n° 2084.

M. Alain David. Il vise à renforcer les moyens alloués aux actions visant à garantir la bonne qualité de l'eau, notamment à travers la réduction de l'usage des pesticides dans certaines zones, afin de protéger la qualité de l'eau de source.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'émet un avis favorable.

(L'amendement n° 2084, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2328.

Mme Mathilde Panot. Il vise à protester...

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. De la part de La France insoumise, cela m'étonne !

Mme Mathilde Panot. ...contre le plafonnement des moyens accordés aux agences de l'eau. À l'issue des travaux de la commission d'enquête relative à la mainmise sur la ressource en eau par les intérêts privés et ses conséquences, l'insuffisance des ressources des agences de l'eau avait fait l'objet d'un constat unanime et les députés de tous les bancs – j'insiste sur ce point – avaient demandé que ce plafonnement prenne fin.

Par ailleurs, à la lumière des échanges que nous avons eus dans ce cadre je vous invite, madame la ministre, à regarder le film *À sec : la grande soif des multinationales*, diffusé sur Arte. Nous avons notamment évoqué les minéraliers, comme Nestlé ou Danone, qui pompent dans les nappes phréatiques

de Vittel et de Volvic. Vous aviez assuré, lors de votre audition, que les grands minéraliers n'étaient nullement exemptés des arrêtés pris en périodes de sécheresse. Or des exceptions existent bien, ce qui constitue une violation de la loi, laquelle prévoit de réserver l'eau aux écosystèmes et aux habitants des zones concernées plutôt que de laisser les minéraliers assécher les territoires.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Vous imaginez bien que je partage pleinement l'objectif de Mme Panot.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. On s'en doute, oui !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Le plafond mordant des agences de l'eau n'évolue pas dans le PLF pour 2022, alors même que les missions confiées aux agences sont toujours plus nombreuses. Le principe selon lequel « l'eau paye l'eau » est de moins en moins respecté. Par ailleurs, les agences de l'eau ont perdu plus de 400 équivalents temps plein au cours des deux dernières législatures, ce qui fragilise leur présence sur le terrain. Il est donc impératif de renforcer leurs moyens et leurs effectifs. Avis favorable.

(L'amendement n° 2328, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2329.

Mme Mathilde Panot. Je comprends que nous soyons un peu pressés,...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Pas du tout : nous avons toute la nuit !

Mme Mathilde Panot. ...mais j'aurais aimé obtenir une réponse de la ministre sur la question de l'eau.

Il s'agit, par cet amendement, d'augmenter les crédits dédiés à l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), notamment pour compenser la baisse de recettes induite par la gratuité des données qu'il produit. L'IGN fait en effet face à une situation très délicate, alors même qu'il joue un rôle clé du fait de son expertise en matière d'information géographique et météorologique.

La loi relative à la gratuité et aux modalités de la réutilisation des informations du secteur public, dite loi Valter, a instauré, depuis le 1^{er} janvier 2021, la gratuité des données de l'IGN, ce qui est une bonne chose mais entraîne pour l'Institut une baisse de recettes estimée à 2 millions d'euros au moins. S'y ajoute une diminution de 4 millions d'euros de la subvention pour charge de service public, qui s'établit cette année à 85 millions d'euros. Nous proposons donc d'abonder le programme 159 de 6 millions d'euros pour compenser la baisse de la subvention et la disparition de recettes due à la gratuité des données.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais, à titre personnel, j'y suis favorable. J'ai d'ailleurs moi-même déposé un amendement sur ce thème. Je rappelle que les missions de l'IGN sont très variées et utiles pour la société : photographies aériennes, mesures laser, images satellitaires, relevés de terrain, etc.

Dans le contexte du réchauffement climatique, l'IGN surveille également l'évolution des forêts, des surfaces artificialisées et du trait de côte.

Au titre du PLF pour 2022, la subvention pour charge de service public versée à l'IGN diminue de 4 millions d'euros, pour s'établir à 85,6 millions d'euros contre 89,8 millions d'euros dans la loi de finances initiale (LFI) pour 2021. Le plafond d'emplois a lui aussi baissé. Comme pour d'autres structures, cette évolution se poursuit depuis des années. Je soutiens donc tout amendement visant à protéger et à défendre les opérateurs du ministère.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Une légère baisse du montant de la subvention pour charge de service public versée à l'IGN est effectivement prévue en 2022, en lien avec les réductions d'effectifs opérées au cours des exercices antérieurs. J'ai cependant tenu à verser à l'IGN une dotation de 750 000 euros pour le soutenir dans sa démarche de transformation, qui lui permet de disposer de ressources propres qui sont, quant à elles, en constante augmentation depuis 2018. Le Gouvernement estime donc que le projet de loi de finances pour 2022 accorde à l'IGN des moyens adaptés à ses missions. Avis défavorable.

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

Mme Mathilde Panot. Chacun, ici, sait que les événements climatiques extrêmes sont appelés à se multiplier dans les années à venir. Cette tendance, que nous avons déjà constatée cet été, se poursuit malheureusement. Or l'ère du dérèglement climatique est aussi une ère d'imprévisibilité. Alors que nous avons plus que jamais besoin d'expertise publique, je ne crois pas que la baisse des moyens accordés à l'IGN et les suppressions d'ETP prévues soient adaptées à la période que nous traversons.

Par ailleurs je tiens à signaler, comme l'avait fait David Lorion en commission, qu'alors que l'IGN assure des missions très importantes, rappelées par mon collègue Éric Coquerel, il ne possède aucun bureau en outre-mer, ce qui me semble constituer un problème très grave. Le fait d'augmenter à la fois les financements et le plafond d'ETP permettrait à cet institut d'ouvrir un bureau dans les territoires d'outre-mer, qui abritent certes la plus grande biodiversité, comme vous l'avez souligné cet après-midi, mais qui sont aussi les plus exposés au dérèglement climatique.

(L'amendement n° 2329 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2192.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Il s'agit d'un amendement de repli, dont l'objet est aisément compréhensible. Je rappelle que la loi Valter et la gratuité totale des données de l'IGN qui en résulte entraînent une baisse de recettes d'au moins 2 millions d'euros pour l'Institut.

Par cet amendement, nous souhaitons faire en sorte que l'État compense ces 2 millions de pertes liées à la gratuité des données. Il doit corriger les effets de la mesure qu'il a prise afin que l'IGN puisse continuer à mettre à disposition ces données dans de bonnes conditions pour tous et sans être pénalisé pour ses actions. Cela me semble imparable et logique.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable pour les raisons exposées précédemment.

(L'amendement n° 2192 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2325.

Mme Mathilde Panot. Nous sommes ici dans le repli du repli. Nous proposons de maintenir les vingt-quatre postes, au sein de l'IGN, que ce projet de loi de finances prévoit de supprimer ou de transférer vers l'ONF, l'Office national des forêts.

Madame la ministre, vous affirmez, au nom du Gouvernement, que l'IGN dispose des moyens humains et financiers nécessaires pour accomplir le travail qui lui est demandé. Je tiens à rappeler qu'il s'agit de l'opérateur de référence pour observer, décrire et mesurer le territoire. Il intervient dans de multiples domaines : calcul des parcelles agricoles, cartographie des habitats naturels pour les protéger, calcul de l'indice de référence mondial pour surveiller les changements climatiques, suivi des phénomènes d'érosion côtière ou encore prises de vues aériennes d'urgence pour anticiper le risque d'inondation.

Je ne comprends pas comment vous pouvez dire que ses moyens sont suffisants alors que vous savez très bien que, plus que jamais, nous avons besoin d'une telle expertise publique. Nous l'avons souvent dit, on ne peut pas faire mieux avec moins. Ce n'est pas possible.

Mme Cendra Motin. Si !

Mme Mathilde Panot. Non, ce n'est pas possible.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Si, et heureusement !

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'y suis favorable.

(L'amendement n° 2325, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1908.

M. Gérard Leseul. Il vise à alerter le Gouvernement et nos collègues sur la baisse des moyens alloués à Météo-France, établissement que tous les Français et toutes les collectivités locales connaissent. Nous avons besoin de lui au niveau national mais aussi territorial, pour aider les collectivités à se préparer aux intempéries.

Aujourd'hui, nous le savons, Météo-France participe aussi très activement aux travaux du GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, en fournissant l'ensemble des projections climatiques globales et régionalisées. L'une des forces de Météo-France réside en effet dans la régionalisation des modèles.

Malgré tous ces atouts, Météo-France est confronté en permanence à des opérations de restructuration, et ce depuis plusieurs années. Après une suppression de 95 ETP en 2021, la baisse de ses effectifs s'élève encore à 60 ETP en 2022. Il faut que cela cesse. Près de 500 emplois ont été supprimés pendant le quinquennat. Il serait souhaitable de mettre fin à cette hémorragie et de redonner force et vigueur à Météo-France.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis favorable à cet amendement.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Météo-France est évidemment un établissement qui assure des missions essentielles pour la sécurité des personnes et des biens. Tout au long du quinquennat, le Gouvernement a veillé à ce que la contribution de Météo-France à l'effort de redressement des comptes publics soit toujours compatible avec l'accomplissement de ses missions.

Un contrat d'objectifs et de moyens signé entre Météo-France, mon ministère et le ministère délégué chargé des comptes publics a permis de donner à cet établissement une trajectoire financière sécurisée, lui garantissant notamment la possibilité de procéder au renouvellement de ses moyens de calcul. Ces derniers permettront notamment d'améliorer la qualité des prévisions infradépartementales et des prévisions des événements extrêmes.

Hors moyens dédiés au renouvellement de la puissance de calcul – 8,3 millions d'euros en 2021 et 6,1 millions en 2022 –, la dotation versée à Météo-France ne diminue que de 1,6 million entre 2021 et 2022, soit 176,8 millions en 2021 et 175,2 millions en 2022.

Enfin, le projet de transformation de l'établissement bénéficie du soutien du Fonds d'accompagnement interministériel des ressources humaines, à hauteur de 2 millions d'euros, et du Fonds pour la transformation de l'action publique, à hauteur de 2,9 millions – sans parler de l'exploitation d'un nouveau supercalculateur prévue dans le plan de relance.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis favorable à cet amendement – ainsi, bien sûr, qu'au suivant, le n° 2326 de Mme Panot – car, non, ce n'est pas vrai, Météo-France ne peut pas mener à bien aujourd'hui l'ensemble de ses missions dans de bonnes conditions. En répétant le contraire année après année, alors que, de notre côté, nous vous prévenons qu'à coups de suppression de 100 équivalents temps plein chaque année, le travail de Météo-France ne pourra plus être du même niveau dans quelque temps, vous vous bandez les yeux.

Le supercalculateur ne peut pas tout faire.

Mme Barbara Pompili, ministre. Oui, je le sais !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Météo-France aura beau disposer d'un supercalculateur, si vous supprimez des équivalents temps plein – ce qui le prive surtout d'une expérience accumulée –, vous fragilisez totalement un établissement français qui était jusqu'à présent au niveau des opérateurs les plus importants du monde.

Ce que je vous dis n'est pas le fruit d'une simple consultation des personnels ou des syndicats de Météo-France. Ce sont les propos de la présidente directrice générale de Météo-France, dans le cadre d'une audition : vous pourrez le vérifier en lisant les comptes rendus. À l'avenir, si nous continuons

ainsi, Météo-France ne pourra plus accomplir sa mission de conseil sur les questions climatiques, y compris au niveau international. Progressivement, le savoir-faire de Météo-France se perdra.

Il se trouve que Météo-France a en outre la particularité de comptabiliser, dans le cadre de son plafond d'emplois, les étudiants en formation de l'École nationale de météorologie. Or chacun est bien conscient qu'il ne s'agit pas d'ingénieurs météo mais de professionnels en devenir. Je vous proposerai donc dans quelques jours, dans le cadre d'un autre article, un amendement visant à les extraire du plafond d'emploi.

Je veux bien que vous disiez que les arbitrages budgétaires vous ont obligés à procéder de la sorte mais, s'il vous plaît, ne cautionnez pas une telle évolution. Certes, Météo-France n'en est pas au stade du CEREMA, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, que j'évoquais cet après-midi. Mais vous risquez de dégrader une agence qui compte au niveau mondial et qui est l'une des fiertés françaises. Vous pourrez avoir tous les plus beaux supercalculateurs que vous voudrez, si les hommes et les femmes ne sont plus là pour les manipuler, ce sera peine perdue.

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

Mme Mathilde Panot. Mon collègue Éric Coquerel a extrêmement bien exposé la position qui est la nôtre sur cette question. J'aimerais vous rappeler ce qui est arrivé à Météo-France au cours de ce quinquennat : entre 2017 et 2021, 379 ETP ont été supprimés, tandis que le PLF pour 2022 prévoit la suppression de 60 ETP puis de 35 autres en 2023.

Madame la ministre, lorsque vous nous avez présenté le budget de la mission *Écologie, développement et mobilités durables*, vous aviez annoncé qu'il marquait la fin d'une baisse historique pour le ministère et ses agences. Vous-même savez donc à quel point cette question est importante.

Comme le disait à l'instant mon collègue, nous ne comprenons pas comment vous pouvez assumer des mesures d'austérité sur un sujet aussi important. Même si l'on raisonne uniquement d'un point de vue financier, les catastrophes, telles que les violentes intempéries qui se sont abattues sur Marseille récemment, coûtent extrêmement cher. Votre politique, c'est donc du bout de ficelle.

D'autre part, vous savez qu'au vu de la situation, celle d'aujourd'hui mais aussi celle qui nous attend demain selon le GIEC, un moratoire sur les suppressions de postes serait insuffisant et qu'il faudrait plutôt augmenter fortement les effectifs. Face à cette situation, grave en raison de l'incertitude qui la caractérise, l'État doit jouer son rôle en pesant de tout son poids, et une expertise publique doit être menée de façon tout aussi forte. Je sais que vous en êtes consciente, madame la ministre.

Ne dites pas que les personnels de Météo-France peuvent remplir convenablement leurs missions s'ils sont confrontés constamment à des baisses d'effectifs, comme c'est le cas actuellement.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. J'ai bien entendu votre réponse, madame la ministre. Vous avez parlé de « trajectoire ». Mais cette trajectoire, c'est la suppression des emplois, la destruction du service public et des établissements publics. Ce n'est pas raisonnable. Vous êtes ministre de la transition écologique,

vous défendez une ambition pour la France. Par conséquent, vous devez défendre une ambition pour l'ensemble des établissements publics et des services publics qui accompagnent l'action du Gouvernement et du pays.

Mme Barbara Pompili, ministre. Que ne l'avez-vous fait !

(L'amendement n° 1908 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2326 de Mme Mathilde Panot est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'émetts un avis favorable.

(L'amendement n° 2326, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 1645.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Cet amendement de mon collègue Sylvain Templier vise à financer le rétablissement de 60 ETP pour Météo-France supprimés par ce PLF.

Ces dernières années, nous avons vu des phénomènes extrêmes se développer. Les scientifiques nous indiquent que ces événements seront de plus en plus fréquents.

En l'espace de dix ans, Météo-France a perdu 600 ETP et 37 millions d'euros de budget. Le PLF, qui anticipe une suppression de 35 ETP pour 2023, poursuit cette trajectoire, laquelle compromet le fonctionnement de l'établissement et risque donc d'altérer notre capacité de prévention des risques climatiques.

L'amendement de Sylvain Templier vise par conséquent à maintenir les effectifs de Météo-France grâce à un financement de 2,4 millions d'euros.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis évidemment favorable à cet amendement.

(L'amendement n° 1645, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.) (« Oh ! » sur les bancs des groupes SOC et FI.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2193.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Nous passons à un autre opérateur, l'INERIS, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques. Cet établissement public apporte un appui indispensable à l'État pour l'évaluation et la maîtrise des risques industriels et environnementaux, tant dans la durée qu'en situation accidentelle ou post-accidentelle.

Cette simple phrase devrait vous faire mesurer l'importance d'INERIS quelques années après l'incendie de Lubrizol, mais aussi après toutes les catastrophes naturelles qui se sont produites récemment puisque cet institut intervient dans le cadre de ces deux types de situation.

Certes, cette année, les crédits de l'INERIS demeurent stables par rapport à 2021. Toutefois, il a perdu 48 postes sous ce quinquennat puisqu'il comptait 533 équivalents temps plein en 2017, contre 485 aujourd'hui. Vous dites, madame la ministre, qu'ils arrivent à travailler comme avant avec moins de moyens, mais ce n'est pas vrai.

L'INERIS s'est d'ailleurs désengagé de missions essentielles telles que celles qui concernent l'eau mais aussi la prévention du risque inondations et les missions d'adaptation au changement climatique. En outre, la montée en puissance de l'utilisation de l'hydrogène va nécessiter de nouveaux moyens d'expertise pour lesquels l'INERIS est particulièrement bien placé dès lors qu'il dispose de l'expérience et du personnel nécessaires – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

J'anticipe déjà vos objections et vous assure que, avec moins d'équivalents temps plein, l'INERIS n'est plus en mesure d'assumer les missions qu'il accomplissait auparavant ; et, s'agissant de l'utilisation de l'hydrogène, il ne pourra pas agir comme il devrait pourtant le faire.

C'est pourquoi nous demandons, par cet amendement, un renforcement de ses crédits de 2 millions d'euros. Là encore, au regard de l'importance des enjeux et, par ailleurs, des sommes dont il est question dans le cadre du plan de relance France 2030, cela me semble peu de chose. Certes, cela suppose que l'État n'oriente pas, tel un guichet, ces sommes vers des acteurs privés mais distribue cet argent sonnante et trébuchant à un opérateur public. C'est ce que nous vous demandons.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Comme le disait M. le rapporteur spécial, l'INERIS connaissait depuis dix ans une trajectoire d'emplois descendante. Or, en 2022, aucun emploi ne sera supprimé. Je vous l'accorde, cela ne résout pas tout mais c'est la première fois que cela arrive depuis dix ans. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable à votre amendement.

(L'amendement n° 2193 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2324 de M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, est défendu.

(L'amendement n° 2324, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 1633.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Fruit du rapport rédigé dans le cadre de la mission d'information que j'ai menée avec ma collègue Nadia Essayan, et dont nous avons remis les conclusions en juillet dernier, cet amendement vise à renforcer les moyens financiers destinés à la lutte contre la prolifération des herbes invasives.

Tous nos espaces, dans l'ensemble de nos territoires, sont fortement exposés à ce fléau. Il est grand temps de cesser de subir, et de passer à l'offensive afin d'endiguer au mieux cette prolifération. Je souhaite vivement que cet amendement recueille votre adhésion afin que nous puissions accompagner tous les acteurs concernés en mettant en œuvre un ensemble de mesures à court, moyen et plus long terme.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement mais, à titre personnel, j'émet un avis très favorable.

Au passage, je tiens à m'excuser auprès de vous, monsieur Perrot, car je me suis un peu emmêlé les pinces cet après-midi lorsque je me suis exprimé à propos d'un de vos amendements relatifs au CEREMA. Votre rapport sur les plantes invasives est en tout cas très intéressant.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Je vous remercie pour le travail accompli sur l'important sujet des espèces exotiques envahissantes. La France est fortement engagée, bien entendu, en faveur de la préservation de la diversité biologique ; elle est consciente de la menace que représentent les invasions biologiques, d'autant que le territoire métropolitain comme les outre-mer sont très exposés aux espèces exotiques envahissantes – même si ce n'est pas de la même manière, car les risques sont différents dans une île isolée et sur un grand territoire.

En 2022, l'accent sera mis sur la prévention, notamment avec l'adoption d'un plan d'action pour prévenir l'introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes. La prévention, levier absolument essentiel pour une action efficace, mobilisera beaucoup d'énergie afin de renforcer le travail collectif qui implique l'administration, les acteurs professionnels et d'autres dispositifs. Elle pourra se faire dans l'enveloppe budgétaire prévue.

Nous continuerons par ailleurs de mobiliser tous les cofinancements pour les actions de gestion des espèces déjà présentes. Les crédits du programme 113, soit 1,2 million d'euros, servent de déclencheur aux financements en provenance des collectivités territoriales, des agences de l'eau mais aussi de l'Union européenne grâce à la mobilisation des fonds structurels – Fonds européen de développement régional (FEDER), Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) – et du programme LIFE. Il y a donc bien un effet de levier.

En conséquence, je vous suggère de retirer votre amendement, même si, sur le fond, nous avons bien les mêmes priorités.

M. le président. La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis. Madame la ministre, j'appelle votre attention sur un fleuve auquel nous tenons : la Loire. Le dernier grand fleuve sauvage d'Europe est aujourd'hui extrêmement menacé par la présence de plantes sur ses abords, en particulier dans des zones protégées.

Je voudrais tout de même que des engagements soient pris pour lutter contre un fléau qui perturbe et bouleverse profondément cet espace, véritable modèle de biodiversité auquel nous sommes tous attachés.

Je retire l'amendement en espérant qu'un travail sera mené sur ce sujet.

(L'amendement n° 1633 est retiré.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, n° 760, 1891 et 2299.

La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 760 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Il ne s'agit pas, cette fois, de demander des ETP, mais des moyens matériels. Cet amendement vise en effet à permettre à Météo-France de remplir sa mission de prévention des risques naturels – en l'espèce des risques de submersion marine.

Avec votre concours, madame la ministre, je souhaite le renforcement de ses moyens au service de notre territoire. Météo-France a besoin que nous améliorions l'entretien des houlographes actuels et que nous financions la mise en services de trois nouveaux appareils : un dans la mer du Pertuis Charentais et deux à La Réunion.

À l'heure où se discute avec le plus grand sérieux, à la COP26, l'avenir de notre planète, n'avons-nous pas le devoir de protéger les populations littorales de l'Hexagone et des outre-mer en améliorant nos systèmes de prévention et d'alerte ? Je vous remercie, mes chers collègues, de vous engager dans cette voie.

M. le président. L'amendement n° 1891 de M. Stéphane Buchou est défendu.

La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour soutenir l'amendement n° 2299.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'apporte mon soutien à cet investissement en faveur d'un matériel qui permettra d'affiner la maille, de préciser les connaissances du milieu maritime et de renforcer sa surveillance, notamment à La Réunion.

Je sais que les Antilles ont eu du mal à se doter de nouveaux houlographes, ce qu'on appelle des houlographes *in situ*. Sophie Panonacle l'expliquait : c'est très important pour mieux protéger les populations.

Ce soir, nous tentons tous de doter de moyens complémentaires des structures telles que Météo-France ou l'INERIS. Notre conscience des risques climatiques va croissant car les catastrophes climatiques sont elles-mêmes de plus en plus fortes et de plus en plus fréquentes. C'est pourquoi je vous demande de porter une attention particulière à nos amendements.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'espère vous convaincre, madame la ministre, et, à défaut, j'espère convaincre mes collègues. Chaque débat budgétaire sur l'écologie nous permet de décrocher quelques ETP – ça ne passe généralement pas par mes amendements, mais par ceux de collègues d'autres groupes. En l'espèce, je pense franchement que vous pouvez voter ces amendements.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. On verra !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Lorsque nous avons entendu les représentants de Météo-France, j'avoue qu'ils ne croyaient pas trop que nous réussirions à obtenir des ETP supplémentaires ; mais, lorsque je leur ai demandé ce qu'ils espéraient pouvoir obtenir, ils m'ont parlé des houlographes

en m'expliquant qu'ils en avaient vraiment besoin. Je n'ai pas déposé d'amendement budgétaire à ce sujet, mais je dis bravo aux collègues qui l'ont fait.

Les houlographes, dont chacun comprendra la nécessité, permettent de détecter à l'avance les vagues de submersion et les modifications profondes du déplacement des mers, phénomène majeur pour les questions climatiques. Je crois aussi beaucoup à l'énergie de la houle : les houlographes permettent de commencer à repérer ce qui pourrait constituer à l'avenir un gisement d'énergie infini pour l'humanité. Ils sont donc essentiels.

Météo-France a clairement formulé ses besoins en matière d'acquisition – pour La Réunion et le Pertuis Charentais – et d'entretien. Il ne s'agit pas d'une demande en l'air ; il ne s'agit même pas d'obtenir du personnel supplémentaire. C'est un véritable besoin. Il est proposé, à travers ces amendements, un abondement de 1,5 million d'euros : je compte sur vous tous pour que nous les adoptions, et j'espère que Mme la ministre émettra un avis favorable.

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

M. Alain David. Alors ? Avis favorable !

Mme Barbara Pompili, ministre. Je suis d'accord : c'est un sujet important. Les houlographes sont utiles pour la prévention des risques naturels, la navigation, la gestion portuaire, les suivis environnementaux ou les énergies marines renouvelables, tous sujets relevant des politiques publiques menées par mon ministère.

L'état des lieux dont nous disposons, qui remonte à 2019, dénombre trente-quatre stations : quinze sont gérées par le CEREMA, cinq le sont par Météo-France aux Antilles, et quatorze sont à la charge de partenaires du CEREMA. Il est à noter qu'un houlographe a été installé très récemment à Mayotte.

Nous estimons que les besoins sont d'environ vingt-cinq nouvelles stations, dont quatorze sont prioritaires. Nous savons tout cela, et une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est en cours pour déterminer l'emplacement adéquat des futures stations. Cette mission, je ne sais pourquoi, n'a pas encore rendu ses conclusions : je les attends donc très prochainement.

Oui, nous financerons ces houlographes ; mais ce financement étant possible dans le cadre des moyens dont nous disposons, il n'est pas utile, *a priori*, d'adopter ces amendements.

M. Alain David. Oh là là !

Mme Barbara Pompili, ministre. Nous pouvons tous être rassurés et satisfaits. Le financement aura lieu en plusieurs fois, mais, je le répète : oui, bien sûr, nous installerons ces houlographes.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Il y a quelques jours, nous avons débattu ici même de la recherche polaire. Des députés de presque tous les groupes soutenaient des amendements issus des acteurs de ces recherches – en particulier l'Institut polaire français Paul-Émile-Victor (IPEV). Le Gouvernement a alors su faire des propositions qui permettaient d'amorcer la pompe, au moins en partie.

Aujourd'hui, madame la ministre, vous nous dites que nous pouvons être rassurés et que les choses vont venir.

Mme Barbara Pompili, ministre. Oui !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Non ! Eu égard à la situation de Météo-France que je vous ai décrite, si cet organisme n'obtient pas 1,5 million d'euros pour financer les houlographes, il n'aura pas l'argent pour le faire. Vous me dites que ce sera financé, alors autant voter le budget nécessaire. C'est ici que ça se décide.

Je remercie encore mes collègues d'avoir travaillé avec Météo-France à partir des auditions que nous avons menées. Si leurs amendements ne sont pas votés aujourd'hui, on devra s'en tenir à l'hypothèse d'un financement, financement qui deviendra probable à condition que l'on trouve les budgets... La ministre elle-même convient devant nous que les houlographes sont nécessaires ; je demande à l'Assemblée d'exercer sa responsabilité et de voter les budgets indispensables à leur acquisition. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

M. Alain David. Vous avez raison !

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Tout à fait ! On vote !

(Les amendements identiques n° 760, 1891 et 2299 ne sont pas adoptés.)

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Pourtant, monsieur Coquerel, j'ai voté pour !

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1616.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Il complète l'amendement relatif à Météo-France déjà examiné. Le CEREMA et Météo-France œuvrent de concert pour permettre une surveillance de l'état de la mer. Ces deux organismes partagent l'acquisition et l'entretien des houlographes de l'Hexagone et des territoires ultramarins.

Le CEREMA souhaite installer deux nouveaux appareils en baie de Seine et au sud-ouest de la Bretagne. De plus, il est chargé de la création d'un dispositif national intégré d'information sur les états de mer, assurant la production et la diffusion des données et services.

Aucun de ceux qui connaissent les risques de submersion marine et d'érosion côtière provoqués par le réchauffement climatique ne devrait sincèrement refuser de doter l'établissement public des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions : il y va de la protection de nos populations littorales.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'avais cru, lors de la discussion précédente, que nous réussirions à adopter un amendement de bon sens. J'y reviens pour indiquer que Météo-France nous a donné le coût précis des houlographes qu'il demande : 680 000 euros pour ceux de type P1 et 530 000 euros pour ceux de type P2. Les montants ici proposés ne sont donc pas le fruit du hasard.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Certaines dispositions du projet de loi dit 3DS – différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification – visent à renforcer les missions d'établissements comme le CEREMA. Nous devons être cohérents avec cette évolution. La direction du CEREMA, que nous avons entendue cette semaine, nous expliquait que l'organisme fait déjà aujourd'hui le maximum : tout ce qui peut être mutualisé et optimisé l'a déjà été. Autrement dit, si le CEREMA devait assumer, demain, de nouvelles missions à l'échelon local – ce que le projet de loi 3DS demande à cet établissement public national –, il faudrait le doter de moyens supplémentaires.

J'ai bien entendu votre message, madame la ministre. Nous attendons donc les conclusions du CGEDD. Si des houlographes sont financés pour Météo-France, tant mieux. Quoi qu'il en soit, le CEREMA sera amené à devenir un opérateur majeur de la gestion du littoral. Comme je soutiendrai un amendement visant à abonder les crédits du programme *Affaires maritimes* pour créer un plan Avenir littoral, je profite de cette discussion pour vous sensibiliser à la question.

(L'amendement n° 1616 n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 370 de Mme Véronique Riotton est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je donne un avis favorable.

(L'amendement n° 370, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Naillet, pour soutenir l'amendement n° 1033.

M. Philippe Naillet. Il vise à allouer 1 million d'euros supplémentaires à la lutte contre l'artificialisation des sols. Pour lutter contre ce phénomène, et au nom de l'intérêt général, il revient, d'une part, à l'État de fixer un cap normatif clair visant l'arrêt de la dégradation des terres, et, d'autre part, aux territoires d'être le creuset des solutions permettant l'application de cet impératif.

La démocratie foncière suppose des instruments de mesures communs et modernes pour éclairer le débat citoyen. Les nombreuses règles d'urbanisme doivent être rendues cohérentes et prescriptives, à l'instar de la fiscalité qui doit décourager la rente foncière. Nos politiques publiques doivent se réinventer autour d'un nouveau pacte entre le monde urbain et des espaces ruraux, ces derniers ne pouvant plus être considérés comme des périphéries. Pour atteindre ces objectifs, il convient de renforcer la recherche et développement.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis favorable à l'amendement.

(L'amendement n° 1033, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Naillet, pour soutenir l'amendement n° 1911.

M. Philippe Naillet. Il vise à relever le plafond de la dotation affecté au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Plusieurs dispositions de la loi « climat et

résilience », notamment ses articles 239 à 242, prennent la mesure des enjeux que le dérèglement climatique fait peser sur le littoral français. L'érosion et le recul du trait de côte entraîneront des changements profonds dans de nombreuses collectivités côtières.

Ces mesures législatives doivent logiquement être suivies d'un effort budgétaire approprié. Or le plafond de la dotation affectée au Conservatoire du littoral – fondée sur un pourcentage fixe des droits annuels de francisation et de navigation – n'a pas été revu à la hausse depuis dix ans, alors même que son contrat d'objectifs et de performance pour 2021-2025 alourdit ses attributions, notamment en matière d'acquisition foncière.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'émetts un avis favorable.

(L'amendement n° 1911, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Sur l'amendement n° 2383, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

L'amendement n° 1912 de M. Guillaume Garot est défendu.

(L'amendement n° 1912, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2087 de M. Guillaume Garot est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je suis favorable à cet amendement.

(L'amendement n° 2087, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, pour soutenir l'amendement n° 2383.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Cet amendement permet d'augmenter de 32 millions d'euros les crédits du programme *Infrastructures et services de transports* pour financer, en 2022, la partie transports du plan Marseille en grand présenté par le Président de la République il y a maintenant quelques semaines.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Cet amendement n'ayant pas été examiné en commission, je m'exprimerai à titre personnel. Le Président l'avait annoncé : il s'agit de désenclaver les quartiers nord en permettant de relier le nord et le sud. Voilà une mesure bien concrète, qui répond à une urgence que personne, aujourd'hui, ne peut nier. Par conséquent, ce sera un avis favorable.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Je me permets, en tant que député de Marseille, de m'exprimer sur cet amendement gouvernemental. Il répond évidemment à l'engagement du Président de la République et je tiens donc, au nom des Marseillais, à remercier le Gouvernement pour cette promesse tenue.

C'est la première fois dans l'histoire de la V^e République, je le rappelle, que le chef de l'État prend des engagements d'une telle ampleur : cela mérite tout de même d'être souligné. Et s'il l'a fait, c'est vraiment parce que Marseille souffre d'inégalités territoriales qu'elle paie malheureusement aujourd'hui par des pertes de vies humaines. Merci pour cet effort, merci pour l'engagement constant du Président de la République et du Gouvernement afin que les Marseillais soient respectés et traités de la même manière que les Français ailleurs sur le territoire national. *(Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas applaudit.)*

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. Je le dis clairement : je voterai ces crédits sans problème. Mais cet amendement m'incite à inviter le Président de la République à venir à Clermont-Ferrand en train... Je suppose que vous voyez ce que je veux dire, monsieur le ministre délégué...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Mais il y a moins d'électeurs à Clermont-Ferrand !

Mme Christine Pires Beaune. Je lui conseille de prévoir un moyen de secours pour être sûr d'arriver à destination, sachant que la semaine dernière, le ministre Julien Denormandie a voulu repartir en train de Clermont-Ferrand, et il a fallu que le préfet lui trouve une voiture pour revenir à Paris ! Malheureusement, ce genre d'événement se produit toutes les semaines, il y en a vraiment ras-le-bol. Ce n'est pas le fait de ce seul gouvernement : cela dure depuis trente ans... Trente ans que l'on nous a promis le TGV ! Pour ma part, je ne vous réclame pas le TGV : je vous réclame un train qui roule, qui arrive et repart à l'heure, qui assure au moins un minimum de services et sur lequel on peut compter. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC et sur quelques bancs du groupe LaREM.)*

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Adressez-vous au président de région !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Pour répondre à Mme la députée, je lui confirme que j'ai bien suivi, évidemment, les vicissitudes de la semaine dernière et que je connais suffisamment les problèmes structurels de cette ligne pour pouvoir lui réaffirmer l'engagement du Gouvernement, à la fois sur la régénération des voies – un grand programme de modernisation est engagé à cet effet – et sur le renouvellement des rames, le tout étant prévu pour la fin de 2023 : 700 millions d'euros sont financés par l'État à cet effet, vous le savez, pour l'axe Paris-Clermont et l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. L'engagement sera tenu, madame Pires Beaune.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Premièrement, je comprends tout ce qui est dit sur la situation à Marseille, mais chacun conviendra que cette problématique existe aussi partout en France. Un amendement qui surgit comme ça donne l'impression d'un Président-candidat qui commence à faire campagne (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM*), ce qui m'embête un peu. On se retrouve ainsi avec un amendement qui va permettre de libérer de l'argent que l'on refusait tout à l'heure. Dès lors que c'est la décision du Président de la République, on accepte les amendements : dont acte !

Deuxièmement, je tiens à rappeler que l'on vient d'ouvrir une ligne concurrente à la SNCF sur la liaison Marseille-Nice. Cela présage de la désagrégation du service public ferroviaire dans ce pays.

Plusieurs députés du groupe LaREM. Mais non !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Et je vous assure qu'à voir ce qui se passe en Angleterre, ce n'est pas un mieux pour tout le monde.

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. En tant que Provençal, il me serait difficile de ne pas saluer cette arrivée de crédits pour ma ville natale, et je pense que tous les Marseillais en sont évidemment très heureux. Mais il y a tout de même des éléments qui interrogent. Tout d'abord, mon collègue vient de le dire, quand il s'agissait, il y a quelques minutes, de l'avenir de Météo-France ou du CEREMA, il était impossible de débloquer le moindre crédit, et là, aucun problème pour cet amendement arrivé comme un cheveu sur la soupe pour relayer la volonté du Président de la République. Je pointe ce fait parce que je crois que, sur les sujets dont on a, pour le coup, beaucoup débattu, un peu plus de flexibilité dans le fonctionnement de notre assemblée nous permettrait de justifier notre utilité.

Second point : je suis d'accord sur l'urgence, mais je regrette qu'elle n'ait pas été jugée suffisante pour être utilisée comme argument en début de quinquennat, et que ce soit l'urgence d'une élection qui fasse accélérer le pas sur un dossier qui, évidemment, doit concerner tous les Français.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, puis nous passons au vote.

M. Benoit Simian. La méthode est tout de même inédite. Nous reconnaissons tous que Marseille est confrontée à de grandes difficultés, mais, comme le Président de la République ne s'est malheureusement pas rendu ces dernières semaines à Bordeaux, pourtant deuxième ville la plus congestionnée de France, celle-ci n'a pas droit, elle, au même type d'amendement.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Bien sûr.

M. Benoit Simian. Le Grand Bordeaux aurait ainsi pu voir ses ressources abondées pour différentes infrastructures : RER girondin cher à Alain Juppé ou tramways en veux-tu en voilà ! Cet amendement soulève donc une question de fond. Je crois qu'il faut être prudent et ne pas tomber dans le populisme.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2383. (*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	43
Nombre de suffrages exprimés	38
Majorité absolue	20
Pour l'adoption	38
contre	0

(*L'amendement n° 2383 est adopté.*)(*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2188.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Cet amendement vise à engager un véritable plan de relance du transport ferroviaire – passagers et marchandises –, à travers un investissement de 3 milliards d'euros supplémentaires par an dans la régénération du réseau ferré, dans sa modernisation et dans le renouvellement du matériel roulant. Cet amendement s'appliquera à Bordeaux, à Marseille ou ailleurs, et il n'est lié à aucune campagne électorale. Cela fait en effet plusieurs années que nous déposons le même type d'amendement, inspiré par Réseau action climat.

M. le président. La parole est à Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour donner l'avis de la commission.

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. M. Coquerel devrait se rappeler, tout de même, qu'aux termes de la réforme de la SNCF, SNCF Réseau doit investir 2,9 milliards d'euros dans la régénération du haut du réseau structurant. Une telle opération a été rendue possible par la reprise de la dette par l'État et par la recapitalisation de la SNCF à hauteur de 4,5 milliards d'euros. De plus, il existe de nombreux dispositifs de soutien au transport ferroviaire : une enveloppe exceptionnelle pour le fret, un plan de sauvetage des petites lignes pour le maillage du territoire et un soutien aux trains de nuit. La commission a donc émis un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Demande de retrait, l'amendement nous paraissant satisfait. Pour compléter ce qu'a dit Mme la rapporteure spéciale, je précise que 75 milliards d'euros sont investis sur dix ans, que 3 milliards par an sont consacrés à la régénération et 10 milliards sur dix ans à des politiques revisitées et modernisées – je pense aux trains de nuit, au fret ferroviaire, aux petites lignes, neuf régions ayant signé ce grand plan de sauvetage qui porte sur 9 000 kilomètres –, tout cela en plus de la reprise des 35 milliards de dette de la SNCF.

(*L'amendement n° 2188 n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1000.

M. Gérard Leseul. Il reprend en partie l'argument développé par notre collègue Coquerel, mais son chiffrage, peut-être plus fin, se décompose clairement en quatre enveloppes : 300 millions d'euros pour les petites lignes,

150 millions d'euros pour les trains de nuit, 530 millions d'euros pour le fret ferroviaire – qui subit depuis vingt ans des fermetures – et 520 millions d'euros annuels supplémentaires pour la régénération des moyennes et des grandes lignes. Le montant total pour le renforcement du soutien aux infrastructures ferroviaires atteint certes 1,5 milliard, mais il se justifie par l'ensemble des besoins des infrastructures.

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Vos priorités sont aussi les nôtres, cher collègue. Je ne reviendrai pas sur les arguments que ma collègue Marie Lebec a développés tout à l'heure, mais je vous rappelle qu'un plan de sauvetage pour les petites lignes a été mis en place en 2020 et que, au 1^{er} juin 2021, huit régions avaient signé un accord avec l'État pour le maintien de 6 500 kilomètres de lignes, moyennant un financement de 5 milliards auquel contribuent d'ailleurs les crédits du plan de relance. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois.

Mme Danielle Brulebois. Je ferai remarquer à M. Coquerel, qui voit d'un mauvais œil la concurrence entre le privé et le public, que la grande compagnie ferroviaire privée PLM – Paris-Lyon-Marseille –, créée en 1857, avait des lignes qui irriguaient le Jura de presque partout, de Paris, de Suisse, de Dijon et de Châlons, entre autres. Et c'est au moment de la création de la compagnie nationale, en 1938, que toutes ces lignes ont été supprimées. Il faut raison garder quand on critique la libre concurrence dans les chemins de fer.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Très bien !

(L'amendement n° 1000 n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 1177, 2335 et 1003, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1177.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis. C'est un amendement dont l'auteur est Jean-Bernard Sempastous, mais les propos tenus à l'instant par le ministre me conduisent à le retirer. Je suis persuadé que j'aurai l'aval de mon collègue. Merci encore pour ces investissements. C'est un vrai défi que l'on se doit de relever au regard de ce qui s'est passé ces vingt à vingt-cinq dernières années.

(L'amendement n° 1177 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2335.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement, travaillé avec Réseau action climat, vise à investir 300 millions d'euros en 2022 pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et relancer progressivement dans notre pays un réseau de trains de nuit. Le collectif Oui aux trains de nuit a estimé à 1,5 milliard d'euros l'investissement nécessaire d'ici à 2030 pour créer quinze nouvelles lignes nationales, et nous proposons donc un investissement de 300 millions d'euros pour 2022, puis 150 millions d'euros par an jusqu'en 2030.

Vous le savez, monsieur le ministre délégué, un trajet en train passagers émet vingt-six fois moins de CO₂ qu'un trajet en voiture et quarante-cinq fois moins qu'un trajet en avion. Il est urgent d'investir davantage dans le secteur ferroviaire, notamment dans le déploiement des trains de nuit.

Quant à la remarque faite par la collègue Brulebois à l'instant, je crois qu'elle n'a qu'à regarder ce qui se passe en Grande-Bretagne actuellement : on y a ouvert la concurrence à tout va, comme on l'a fait d'ailleurs dans le secteur de l'énergie en racontant, une fois encore, que tout serait merveilleux, que les prix allaient baisser, que la qualité pour les usagers et pour les travailleurs du secteur allait s'améliorer... Et on voit exactement le contraire. Les mêmes causes produisent toujours les mêmes échecs. Il faut arrêter de détruire le service public ferroviaire !

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1003.

M. Gérard Leseul. Je ne reprendrai pas les arguments développés par notre collègue Panot. Quinze lignes de nuit doivent être rapidement reconstruites, monsieur le ministre délégué. Vous l'avez dit, il y a donc un besoin d'infrastructures et de matériel. Nous ne parlons pas de trois lignes mais, je le répète, de quinze, ce qui suppose un investissement de 150 millions d'euros par an.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons relancé les trains de nuit. D'ici à la fin de l'année la ligne Paris-Tarbes sera ainsi rouverte, puis ce sera la liaison internationale Paris-Vienne. Nous avons vocation à relancer un réseau de trains d'équilibre du territoire (TET) de nuit et de jour. Sur le financement des matériels roulants, une mission apportera des réponses en fin d'année. En l'état, l'amendement est donc satisfait.

S'agissant de la concurrence, nous avons d'ores et déjà, avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), un premier exemple assez parlant avec, dans le cadre de la mise en concurrence, 75 % de trains en plus sur l'étoile de Marseille et deux fois plus de trains attendus entre Marseille et Nice. Vous comparez des choses qui ne sont pas comparables, une privatisation qui a eu lieu dans le temps au Royaume-Uni et une mise en concurrence qui s'avère dans le cas présent tout à fait opportune.

(Les amendements n°s 2335 et 1003, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 1001 de M. Gérard Leseul est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. Nous passons à la question du fret ferroviaire, que le Gouvernement a la volonté de relancer. Cela se traduit dans les chiffres avec, dans le programme 203, une augmentation de 23 millions d'euros pour porter le financement de la compensation fret à 133 millions, et une enveloppe exceptionnelle de 170 millions d'euros par an votée en 2021 et reconduite jusqu'en 2024 pour rembourser une partie des péages, sécuriser les sillons,

apporter une aide au wagon isolé et une aide à la pince. Par ailleurs, le plan de relance prévoit 250 millions d'euros pour développer les infrastructures multimodales.

C'est donc une demande de retrait car l'amendement est satisfait par la dynamique engagée par le Gouvernement ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 1001, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1002.

M. Gérard Leseul. Madame la rapporteure spéciale, le précédent amendement n'est pas satisfait par ces annonces qui manquent d'ambition. Il faut absolument développer le fret ferroviaire. Vous avez annoncé des aides, notamment des aides à la pince, mais elles sont insuffisantes. Il faut un véritable report modal et pas seulement du multimodal.

(L'amendement n° 1002, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1016 de M. Gérard Leseul est défendu.

(L'amendement n° 1016, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 2332 et 1021, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour soutenir l'amendement n° 2332.

Mme Mathilde Panot. Cet amendement important va permettre au Gouvernement de se mettre en cohérence avec ses propres engagements. Il s'agit en effet d'augmenter les crédits dédiés au plan Vélo de 450 millions d'euros. Aux termes de ce plan national présenté en 2018, le vélo doit représenter 9 % des transports en 2024 et 12 % en 2030. Or les moyens alloués par le Gouvernement sont insuffisants.

Cet amendement a été travaillé avec le Réseau action climat (RAC) et la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). L'Agence de la transition écologique (ADEME) indique que les efforts d'investissement pour le vélo doivent être renforcés, pour atteindre 30 euros par habitant et par an, et ainsi porter le montant du fonds vélo à 500 millions d'euros par an. Étant donné que ce fonds n'est pour l'heure abondé que de 50 millions d'euros, il faut y ajouter 450 millions par an.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 1021.

M. Gérard Leseul. Nous n'avons pas tout à fait le même chiffrage que ma collègue Panot, mais l'amendement se fonde sur les mêmes auditions et constats. Je dis « auditions » car nous avons rencontré récemment dans le cadre d'une audition les représentants de la FUB, qui nous ont dit exactement ce que nous indiquons, Mme Panot et moi, à savoir qu'il faut multiplier les efforts, encore trop insuffisants, car nous sommes à 7 euros par an et par habitant pour le report vélo alors que c'est 30 en Allemagne et 70 aux Pays-Bas. Nous sommes très en deçà du rattrapage auquel il convient de procéder : c'est ce que nous disent tous nos interlocuteurs compétents sur le sujet.

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Le fonds national pour les mobilités actives est doté de 350 millions d'euros pour la période 2019-2025. Le plan de relance y a ajouté 200 millions supplémentaires : 50 millions à travers la dotation de soutien à l'investissement local et 150 millions abondant directement le fonds vélo. Ces financements sont accordés sous forme d'appels à projets régionaux pour la réalisation de projets d'aménagements cyclables variés, comme la création de passerelles et la sécurisation des franchissements de carrefours complexes. Les crédits prévus n'ayant pas encore été dépensés, il ne paraît pas opportun d'augmenter dès à présent la dotation.

S'agissant de l'étude de la direction générale des entreprises (DGE) et de l'ADEME à laquelle vous faites référence, le scénario 1 correspond à une progression tendancielle de la part modale du vélo, en se référant à la période 2009-2019, sans tenir compte de la loi d'orientation des mobilités (LOM) ni du plan de relance. La mise en œuvre du scénario 3 demanderait une croissance de 27 % par an pendant vingt-deux ans, situation jamais observée en Europe à cette échelle. Nous préférons nous contenter d'objectifs réalistes. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Sur les sujets compliqués, il faut naviguer avec des idées simples.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Belle citation !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous sommes passés de 0 euro sous les précédents gouvernements à 650 millions d'euros aujourd'hui pour la politique du vélo,...

Mme Cendra Motin. Pas mal !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. ...et ce sera 800 millions d'euros d'ici à la fin du quinquennat : 13 000 kilomètres de pistes, une prime à la conversion pour le vélo et une mission, confiée au député Gouffier-Cha, sur l'industrie du vélo, laquelle pourrait créer 78 000 emplois directs. Le Gouvernement est bien à la hauteur des ambitions pour le vélo.

Mme Danielle Brulebois. Excellent !

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

Mme Mathilde Panot. C'est un peu lassant...

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. C'est la vérité !

Mme Mathilde Panot. À chaque exercice, quels que soient les amendements présentés, y compris par votre propre majorité, vous nous expliquez que tout va bien madame la marquise, que tout est engagé comme il faut ; et quand vous êtes un peu gênés aux entournures, il y a une mission dont il faut attendre les résultats.

Sur le prétendu engagement historique de votre gouvernement, monsieur le ministre délégué, s'il vous plaît : vous savez à quel point il faut des ruptures fortes avec le présent modèle de déplacement. Nous ne sommes qu'à 9 % du transport des marchandises par le train, donc évidemment qu'il faut des investissements historiques, évidemment qu'il faut investir dans un plan vélo significatif, mais ne nous dites pas tout le temps que tout va bien, que vous êtes merveilleux, que vous faites des choses extraordinaires. L'exemple de l'Alle-

magne vient de vous être donné : ce pays investit beaucoup plus par an et par habitant. L'autosatisfaction, ça suffit. (*Protestations sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme Cendra Motin. L'autoflagellation aussi !

Mme Mathilde Panot. L'État a été condamné deux fois pour inaction climatique. Nous nous en souvenons.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. C'est vous-mêmes qui avez fixé un objectif de 9 % de report modal sur le vélo en 2024. Comment allez-vous l'atteindre, vu la faiblesse des moyens que vous y consacrez ? Nous vous proposons de mettre des moyens en adéquation avec les objectifs que vous avez fixés, et vous les refusez. Je ne comprends pas.

(*Les amendements n^{os} 2332 et 1021, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

M. le président. La parole est à M. Alain David, pour soutenir l'amendement n^o 1450.

M. Alain David. Cet amendement vise à lancer un débat sur la création d'un dispositif, financé et piloté par l'État, de soutien à la location automobile de longue durée. Le marché de la location de longue durée (LLD) a fortement progressé dernièrement, passant de 25 % à 28 %. La transition écologique du parc LLD s'accélère, avec des immatriculations de véhicules électriques ou hybrides en hausse de 6,28 %. Les deux grands avantages de la LLD, à la fois économique et écologique, sont une raison pour que l'État soutienne davantage ce secteur.

Ce projet tient à cœur à mon ami Jean-Louis Bricout. Afin d'encourager le développement de ce secteur, il convient de créer un fonds de soutien à la location automobile de longue durée. Dans un premier temps, ce fonds financerait des aides complémentaires au bonus écologique, modulées en fonction des revenus des ménages, pour inciter à la LLD de véhicules peu émetteurs.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement, je vous répondrai donc à titre personnel par un avis défavorable, pour deux raisons.

Tout d'abord, la prime à la conversion et le bonus écologique soutiennent déjà la location de longue durée puisqu'ils sont ouverts aux contrats de location d'au moins deux ans. C'est l'argument budgétaire.

Quant à l'argument philosophique, dirai-je, sur l'idée de créer un pôle public de la location de longue durée, pour moi, l'État n'a pas à se transformer en loueur de voitures. Dans ce pays, il existe encore une différence entre l'État et Europcar, et je crois utile de la maintenir. (*Sourires.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je retiens la première partie de la démonstration de M. Aubert, avec laquelle je suis d'accord. La prime à la location et le bonus sont déjà possibles. L'amendement est donc satisfait : demande de retrait.

M. le président. La parole est à M. Alain David.

M. Alain David. Cette mesure a un caractère très social. Il ne s'agit pas de suggérer au Gouvernement de devenir un loueur de véhicules, mais d'apporter un plus aux gens qui en ont besoin.

(*L'amendement n^o 1450 n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n^o 1017 de M. Gérard Leseul est défendu.

(*L'amendement n^o 1017, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 1932.

M. Gérard Leseul. Il tend à financer la garantie de l'État sur le prêt à taux zéro (PTZ), et ce faisant complète une autre proposition qui, pour accélérer la mise en œuvre du PTZ mobilité et le rendre plus efficace, prévoit notamment la mise en place d'une garantie de l'État sur ces prêts à hauteur de 90 %. L'idée est de permettre aux personnes à faibles ressources de remplacer leur véhicule par un véhicule plus propre. Ce mécanisme permettrait de couvrir en partie le reste à payer, déduction faite des aides accordées par l'État ou les collectivités. Nous proposons que ce reste à payer soit financé par un PTZ distribué par les établissements bancaires, moyennant une garantie de l'État à hauteur de 90 %, afin de faciliter la distribution de ce prêt. Selon notre estimation, 50 000 PTZ seraient distribués.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. La loi « climat et résilience » introduit effectivement l'expérimentation d'un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule léger à destination des personnes domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et dont les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées. L'expérimentation commencera le 1^{er} janvier 2023 : il n'est donc pas nécessaire de prévoir des crédits pour 2022. Demande de retrait et, à défaut, avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Parmi l'ensemble des dispositifs possibles, il y a la prime à la conversion, que nous avons évoquée : presque 1 million d'euros de primes ont été versées sur l'ensemble du quinquennat. Il y a également le bonus électrique, qui marche très bien.

Mme la rapporteure spéciale l'a dit : nous avons introduit un dispositif de prêt à taux zéro qui sera expérimenté à compter de 2023. Surtout, pour les ménages les moins aisés, nous avons proposé d'emblée, avant même l'arbitrage issu de la commission mixte paritaire (CMP), un microcrédit qui constituera une aide utile aux ménages qui ne sont pas ou peu solvables. Le dispositif nous semble donc tout à fait adapté pour l'ensemble des personnes qui souhaiteraient s'engager dans l'achat d'un véhicule propre. Demande de retrait.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Au nom des députés de mon groupe, je maintiens l'amendement. L'ensemble des intervenants sociaux que nous avons sollicités, que ce soit le Secours catholique ou les autres organisations, nous ont tous dit qu'il existe un problème pour une certaine catégorie de personnes qui ne disposent pas de revenus suffisants. De

plus, les aides que vous proposez sont malheureusement expérimentales et ne s'appliqueront qu'à compter du 1^{er} janvier 2023. Avec ces dispositifs restreints, comment pensez-vous rassurer une partie importante de nos concitoyennes et de nos concitoyens qui se demandent comment ils vont pouvoir participer à la transition écologique tout en conservant des moyens de mobilité? Personne ne peut faire l'économie de cette réflexion parmi tous ceux qui, dans nos circonscriptions, n'habitent pas en centre-ville et ne peuvent pas bénéficier de la facilité des transports en commun. C'est un amendement de bon sens que je vous demande d'adopter; il permet d'anticiper les importantes mesures sociales d'accompagnement qui, d'une façon ou d'une autre, devront être mises en place.

(L'amendement n° 1932 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour soutenir l'amendement n° 1018.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Cet amendement proposé par notre collègue Chantal Jourdan vise à fléchir davantage de moyens vers les aménagements routiers. Malheureusement, certaines personnes n'ont toujours pas d'autre choix que de prendre leur voiture et doivent donc circuler sur des routes, lesquelles nécessitent à la fois des aménagements de sécurité et des travaux d'entretien, mais le budget est sous-doté.

Notre collègue s'appuyait en particulier sur le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon dans l'Orne qui, après plusieurs décennies de négociations, n'est toujours pas concrétisé. J'ai moi-même plusieurs exemples dans ma circonscription de projets arrêtés il y a dix ans et pour lesquels les travaux sont seulement en cours. Or en dix ans, les coûts ont été doublés, parce que des éléments s'ajoutent et que des études qui ont été faites il y a plus de trois ans doivent être refaites. Il faut aussi être beaucoup plus réactif et donner les moyens nécessaires aux administrations qui gèrent ces infrastructures – les directions départementales des territoires (DDT) et les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) – pour qu'elles puissent agir plus rapidement.

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Les montants dédiés au réseau routier national ont augmenté de 42 % pour atteindre 1 milliard d'euros en 2022.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Ce n'est pas suffisant!

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Il faut y ajouter les cofinancements des collectivités territoriales dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER) – le problème que vous évoquez vient sans doute aussi de là. Le taux d'engagement des crédits de l'État dans le cadre des CPER a atteint 73 % à la fin 2021, et les crédits alloués au titre du plan de relance devraient permettre de renforcer l'exécution des différents projets en 2022.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. S'agissant du sujet général des crédits alloués à l'entretien des routes, nous sommes passés de 750 millions d'euros au début du

quinquennat à presque 1 milliard d'euros par an désormais. Cela traduit bien l'effort de rattrapage évoqué par Mme la rapporteure spéciale.

En ce qui concerne l'opération de contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon sur la RN12, le CPER actuel permet le financement des études et des acquisitions foncières nécessaires; des études d'optimisation sont quant à elle encore en cours. Les travaux pourront commencer dans le cadre des CPER à négocier sur la période 2023-2027; quoi qu'il en soit, nous avons bien ce projet en tête. Demande de retrait.

(L'amendement n° 1018 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Gomès, pour soutenir l'amendement n° 2294.

M. Philippe Gomès. Je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la situation des compagnies aériennes du Pacifique, plus particulièrement sur la compagnie Air Calédonie International, ou Aircalin, qui assume une mission de service public à plusieurs titres: d'abord, du fait du lien qu'elle permet avec la métropole dans le cadre de la continuité territoriale; mais aussi parce que c'est la seule compagnie à relier les territoires ultramarins français du Pacifique; et enfin, parce que c'est la seule qui relie Wallis-et-Futuna au reste du monde. C'est une compagnie saine, qui transporte chaque année plus de 400 000 passagers et 5 000 tonnes de fret. Elle est d'autant plus essentielle à l'économie calédonienne que l'île est éloignée de tout, y compris de ses plus proches voisins.

Cette compagnie a été lourdement touchée par la crise sanitaire. Elle a réussi à s'en sortir pour trois raisons. Elle a elle-même fourni des efforts en abaissant les salaires, en réduisant ses effectifs de 20 % au terme de l'année, et en diminuant sa flotte. De plus, grâce à son régime de chômage partiel, la Nouvelle-Calédonie a assumé une part de l'effort nécessaire. Enfin, l'État a bien évidemment joué son rôle en garantissant un prêt de 40 millions d'euros.

Cependant, la situation n'est pas réglée: 2022, année de reprise, sera bien sûr une année à la peine pour la compagnie, étant donné que le taux d'occupation est estimé entre 50 et 60 %, alors qu'il était de 80 % auparavant. Il est donc indispensable que l'État continue d'aider cette compagnie dans sa phase de redressement. Une aide de 30 millions d'euros est nécessaire pour lui permettre de passer l'année 2022. C'est le sens de l'amendement déposé.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. Comme toutes les compagnies aériennes, Aircalin a beaucoup souffert de la crise sanitaire. Vous l'avez dit: il y a un enjeu d'aménagement du territoire, de rattachement et de continuité territoriale des îles évoquées à la métropole et au reste du monde. Néanmoins, la compagnie a bénéficié d'un accompagnement face à la crise. Vous avez mentionné le prêt garanti par l'État (PGE) de 40 millions d'euros, mais elle a aussi bénéficié de plusieurs crédits d'impôt substantiels pour l'acquisition de nouveaux appareils. Le travail doit continuer avec l'État et les différents actionnaires de la compagnie. Demande de retrait.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'ai eu l'occasion de le dire au sujet d'autres opérateurs comme Air Tahiti Nui, et je vais réitérer mon propos concernant Aircalin: ces compagnies aériennes ont un caractère tout à fait stratégique.

Vous l'avez évoqué : Air Calédonie a accompli de très grands efforts, à la fois sur la masse salariale et sur les investissements, pour passer le moment le plus aigu de la crise. L'État a répondu présent avec le PGE de 40 millions d'euros consenti en décembre 2020. Sous les effets conjugués des aides et des efforts de restructuration, ou du moins d'adaptation, tout risque concernant l'activité est évité jusqu'en 2023. C'est la raison pour laquelle, à ce stade, je vous demande de retirer votre amendement, tout en vous confirmant que l'État sera évidemment très attentif à la santé de cette compagnie, comme de toutes celles qui revêtent un caractère stratégique pour les territoires ultramarins.

M. le président. La parole est à M. Philippe Gomès.

M. Philippe Gomès. Précisons que les crédits d'impôt très importants mentionnés par la rapporteure spéciale ont été accordés dans le cadre de l'acquisition d'une nouvelle flotte, dans la perspective d'un déploiement de l'activité de la compagnie, avant bien sûr que la crise sanitaire n'intervienne – on aura compris que la mode n'est plus désormais au déploiement des activités des compagnies aériennes.

Quoi qu'il en soit, je prends note avec satisfaction de la marque d'intérêt et d'attention du Gouvernement...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Et encore, vous n'habitez pas Marseille... (*Sourires.*)

M. Philippe Gomès. ...et je souhaite vraiment, au nom de la population de Nouvelle-Calédonie, qu'une attention particulière soit portée à Aircalin, une compagnie essentielle à la survie et au développement des activités de l'archipel.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Quand on voit que le double PGE accordé à la compagnie nationale a conduit à la prise en charge d'un montant quasiment équivalent à plus de 50 % de son chiffre d'affaires et que parallèlement, les PGE octroyés aux compagnies régionales le sont pour un montant moitié moins important, on se dit qu'on peut complètement fausser le jeu de la concurrence ; là est aussi notre inquiétude. Merci pour les 40 millions d'euros, ils étaient nécessaires pour la compagnie, comme l'étaient les fonds accordés à Air Tahiti Nui. Mais lorsqu'on compare globalement l'effort pour la compagnie nationale et celui pour les compagnies régionales, on constate qu'il y a vraiment un écart.

Deuxièmement, vous avez raison de le rappeler : ce sont des compagnies qui ont été aidées par des crédits d'impôt, et donc par des systèmes de défiscalisation. On prend donc un double risque : si demain ces compagnies disparaissent, cela fragilisera ces investissements défiscalisés qui pourraient nécessiter des requalifications. Derrière, c'est la confiance des investisseurs dans ces dispositifs d'aide à l'investissement – et, par ricochet, dans tous les dispositifs d'investissement en outre-mer – qui serait fragilisée.

Encore une fois, merci de cette attention, mais il faut franchement aller plus loin que le PGE, d'autant plus que les compagnies des territoires autonomes n'ont pas profité du dispositif de chômage partiel, contrairement aux compagnies ayant leur siège à Paris.

(*L'amendement n° 2294 est retiré.*)

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 2133.

M. Benoit Simian. Pour avoir travaillé sur le sujet en tant que rapporteur du budget l'année dernière, je partage l'inquiétude de nos collègues du Pacifique concernant Air Tahiti Nui et Aircalin, notamment. C'est une question qu'il faudra suivre avec attention dans les prochains mois.

Mon amendement concerne les passages à niveau, dont nous avons déjà débattu lors du précédent PLF. Il y en a actuellement 15 000 en France et, en moyenne, huit sont supprimés chaque année. Or, la suppression d'un passage à niveau coûte entre 3 et 15 millions d'euros, selon l'ouvrage. Je propose de muscler le jeu et d'en supprimer davantage en allouant 25 millions à cette enveloppe budgétaire.

En tant que maire, j'ai vécu des accidents de passages à niveau, face auxquels on mesure toute la nécessité d'investir. Si l'État n'y arrive pas, il faudra peut-être réfléchir à des partenariats public-privé (PPP) avec le ministère de l'intérieur. Il me semble qu'une étude est en cours au niveau interministériel ; M. le ministre pourra peut-être nous préciser où elle en est.

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Comme les prochains amendements concernent eux aussi les passages à niveau, je vais me permettre de faire une réponse collective. La sécurisation des passages à niveau est un sujet vital. Nous en avions longuement débattu ensemble l'année dernière et, en l'occurrence, vous avez été écouté : les crédits sont passés de 40 à 45 millions en 2021, et ils seront maintenus à ce niveau en 2022. Un effort a également été fait dans le cadre du plan de relance : 40 millions supplémentaires ont été prévus afin d'accélérer les différents travaux. Il est vrai que pour certains passages à niveau, les travaux coûtent très cher – quand il faut creuser des tunnels, par exemple. Mais pour beaucoup, les travaux sont moins onéreux, ce qui permet d'en réaliser beaucoup plus que ce que vous avez évoqué. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Monsieur le député Simian, je vous sais féru de ces sujets. Effectivement, nous avons consenti des moyens considérables, à la fois en portant les crédits de base de 40 à 45 millions d'euros par an et en doublant le montant total des moyens alloués pour 2021 et 2022, qui atteignent 80 millions d'euros grâce au plan de relance. En ce qui concerne le suivi de l'activité, je réunirai un conseil national de sécurité des passages à niveau au tout début de l'année prochaine, ce qui me donnera l'occasion de m'exprimer sur les dispositifs innovants que vous avez cités. Je vous y accueillerai avec plaisir. Demande de retrait.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Je prends note des montants alloués. Je retire l'amendement.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Quel dommage !

(*L'amendement n° 2133 est retiré.*)

M. le président. L'amendement n° 1014 de Mme Christine Pires Beaune est défendu.

(*L'amendement n° 1014, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 2129 de M. Benoit Simian est défendu.

(L'amendement n° 2129, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Béatrice Piron, pour soutenir l'amendement n° 2380.

Mme Béatrice Piron. Par cet amendement, je réitère une proposition que j'avais déjà formulée dans le précédent PLF, que Mme Pompili et M. Djebbari avaient jugé intéressante mais que nous n'avions pas pu adopter.

Il s'agit d'appeler votre attention sur la nécessité de développer l'aviation électrique, qui est prometteuse et très attendue, car moins bruyante et moins polluante que l'aviation thermique. Nous pourrions fléchir vers ce secteur 2 millions d'euros provenant du produit de l'augmentation de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – sur les carburants utilisés dans l'aviation de tourisme privé. En effet, l'article 59 de la loi de finance pour 2021 a prévu l'augmentation progressive, durant plusieurs années, de cette taxe, conformément à l'une des recommandations de la Convention citoyenne pour le climat.

Les acteurs du secteur, s'ils ne se sont pas opposés à une telle augmentation de la TICPE, ont vivement appelé à une utilisation cohérente et juste de son produit pour le développement d'une aviation propre. Aussi, monsieur le ministre délégué, nous aimerions savoir comment cette somme a été répartie cette année.

Par ailleurs, j'ai bien noté que le plan France 2030 permettra de soutenir le développement et l'ancrage dans notre territoire de cette technologie, qui, actuellement, n'est commercialisée qu'à l'étranger. Je veillerai à ce que ces avancées se concrétisent.

Enfin, je me permets de vous rappeler que quelques avions électriques sont d'ores et déjà utilisés par la Fédération française aéronautique – FFA. Je vous ai invité à venir voir et essayer l'un d'eux dans ma circonscription, à l'aérodrome de Chavenay-Villepreux.

Il importe d'envisager dès à présent la formation des pilotes de ces avions du futur. Ces appareils électriques apportent une solution avantageuse au problème des nuisances sonores, notamment lors des premières leçons de pilotage, le décollage et l'atterrissage étant les deux moments les plus bruyants pour les riverains des aérodromes.

Les 2 millions d'euros proposés permettraient de créer un fonds afin d'accélérer la transition écologique de l'aviation légère.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. Notre collègue Jean-Noël Barrot a déposé un amendement similaire au vôtre. Dans vos deux circonscriptions, des aérodromes jouxtent des lieux d'habitation ; j'imagine que c'est l'un des ressorts de votre souhait de développer l'aviation électrique et décarbonée.

Cet objectif est soutenu par le Gouvernement ; la filière aéronautique se montre également très dynamique en la matière. Le plan de relance prévoit un soutien aux travaux de recherche et développement de 1,5 milliard d'euros. Il doit permettre de développer des avions décarbonés, qui

fonctionneront à l'énergie électrique ou à l'hydrogène. Notons que ces crédits sont engagés à 87,5 % en 2021 ; ils seront intégralement consommés d'ici à la fin de l'année 2022. La dynamique du secteur est réelle – c'est aussi ce qui permettra à la filière aérienne française de se positionner sur le créneau de l'avion du futur.

Enfin, le développement d'avions bas carbone est soutenu par le plan d'investissement France 2030, grâce à une enveloppe de 1,2 milliard d'euros. Les crédits sont donc déjà là pour permettre le développement d'une telle filière.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je serai bref, car beaucoup a déjà été dit par la rapporteure spéciale. Nous avons deux plans d'actions. Toute notre action de recherche et d'accompagnement de la construction aéronautique dans la nouvelle filière des avions bas carbone se concentre sur l'électrification, la propulsion hydrogène au sens large, mais aussi sur les autres carburants d'aviation durable. En outre, nous menons aux côtés de la FFA une action résolue pour permettre à l'aviation légère de se doter de davantage d'avions électriques. Nous avons déjà la première flotte mondiale avec six avions, dont deux sont opérés par l'aviation civile, dont je salue le directeur général ici présent.

Cette action est en cours de déploiement et trouvera des résonances financières dans le plan France 2030. Je vous demande le retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. le président. Retirez-vous l'amendement, chère collègue ?

Mme Béatrice Piron. Oui, mais j'espère que M. le ministre délégué viendra voir ce qu'il en est dans ma circonscription et écouter les acteurs.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Absolument !

Mme Béatrice Piron. Outre la formation des pilotes, des questions importantes se posent avec les assurances.

(L'amendement n° 2380 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1024.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. L'amendement vise à créer une nouvelle ligne budgétaire, pour allouer 1 million d'euros à l'apprentissage du vélo à l'école. Cet objectif a été introduit dans la loi d'orientation des mobilités – LOM ; il faut maintenant débloquer les moyens pour que cet apprentissage soit organisé en toute sécurité.

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Vous savez que nous aimons le vélo – nous avons évoqué tout à l'heure les différents crédits destinés à développer sa pratique. Vous rappelez en outre dans l'exposé sommaire de votre amendement que la loi d'orientation des mobilités fixe un objectif d'apprentissage du « savoir rouler » à l'école. L'enseignement doit être organisé par les communes. Il a connu un coup d'arrêt pendant le confinement mais nous espérons qu'il redémarrera bien, sachant que c'est aux préfets qu'il revient d'organiser le pilotage départemental, dans un objectif d'efficacité et de proximité.

Le Gouvernement doit prochainement remettre au Parlement un rapport sur l'application de cette politique d'apprentissage du vélo. Je vous propose d'attendre ses conclusions pour en mesurer les premiers résultats. Avis défavorable.

(L'amendement n° 1024, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 2134.

M. Benoit Simian. Nous avons parlé tout à l'heure du grand Marseille; cet amendement concerne le grand Bordeaux. Il vise à permettre le contournement routier de cette ville, conformément aux propositions du rapport sur les mobilités du quotidien du Conseil d'orientation des infrastructures, que nous avons remis à Élisabeth Borne et Édouard Philippe en 2018. Cela permettrait de traiter le problème de congestion. Bordeaux est quand même la deuxième ville la plus asphyxiée de France, après Marseille! D'où cet amendement d'appel afin d'entendre votre position, monsieur le ministre délégué.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. Puisqu'il s'agit d'une question de politique locale et non de politique budgétaire, c'est plutôt avec la région Nouvelle-Aquitaine qu'il faut discuter de la pertinence de ce contournement. S'il était défini comme prioritaire dans le CPER, j'imagine que les crédits seraient débloqués. J'émet un avis défavorable, à titre personnel.

(L'amendement n° 2134, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2136 de M. Benoit Simian est défendu.

(L'amendement n° 2136, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1615.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Avec cet amendement, nous passons de la terre à la mer. Tous les ans, en moyenne, 12 000 nouveaux bateaux sont immatriculés. Or, actuellement, très peu de plaisanciers choisissent d'acquérir un navire équipé d'une motorisation électrique ou hybride – ils mettent en avant le prix trop élevé. Le constat est identique quand il s'agit de transformer les bateaux pour rendre leur motorisation plus vertueuse – afin qu'ils n'émettent plus de CO₂, ne rejettent plus d'huile, ou provoquent moins de nuisances sonores, par exemple.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. On rêve...

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Afin d'accompagner la filière de l'industrie nautique dans la fabrication des navires électriques ou hybrides, je propose de créer un bonus écologique pour les navires de plaisance de moins de 7 mètres et pour tous les véhicules nautiques à moteur, notamment les scooters des mers, équipés d'une motorisation décarbonée. Il s'agit simplement de prévoir une aide d'un montant de 2 000 euros, pour l'acquisition ou pour la transformation.

Si, chaque année, 20 % du parc des nouveaux navires, soit environ 2 500 navires, bénéficiaient d'un tel bonus, le budget serait d'environ 5 millions d'euros. Les conditions d'application de cette aide seraient évidemment fixées par décret.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Nous sommes tous d'accord pour instaurer un bonus écologique quand il s'agit de véhicules indispensables, notamment pour se rendre à son travail, car c'est une mesure pertinente, logique. En revanche, quand il s'agit de véhicules récréatifs, cela ne semble pas une bonne manière d'utiliser l'argent public. Cet amendement n'a pas été examiné en commission; c'est donc à titre personnel que j'y suis défavorable.

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la mer, pour donner l'avis du Gouvernement.

Mme Annick Girardin, ministre de la mer. Madame la députée, je partage votre souci d'accélérer la transition écologique des navires de loisir. Toutefois, au-delà des arguments avancés par le rapporteur spécial, votre proposition arrive bien trop tôt. Réfléchissons à l'impact qu'aurait le remplacement de ces bateaux, alors qu'ils ne sont pas encore bons pour la casse. Nous rencontrons aujourd'hui des difficultés pour recycler le polyester; cela poserait un vrai problème.

En outre, il faut s'interroger sur l'offre en matière de petits navires à motorisation électrique. Elle est inexistante. Quelques initiatives ont été lancées; on a pu découvrir des modèles dans les derniers salons. Mais nous n'avons pas du tout atteint le niveau suffisant pour envisager le dispositif auquel vous aspirez. Actuellement, de tels moteurs sont surtout proposés par des entreprises et marques américaines. Dans ce domaine, il faut développer la recherche-développement des entreprises françaises.

Je signale en outre qu'une mission sur la plaisance a été confiée à Yves Lyon-Caen et à Guillaume Sellier; ils rendront leurs conclusions sous peu. Nous aurons l'occasion de les présenter lors du Salon nautique.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Alors que la pêche, dans notre pays, est confrontée à une grave crise – je pense notamment aux tensions avec notre voisin britannique –, nous pourrions débattre dans cet hémicycle d'un bonus écologique dédié aux navires de pêche, plutôt qu'aux navires de plaisance. Mais peut-être qu'un tel bonus existe déjà? Je ne suis pas un spécialiste des bonus écologiques applicables aux bateaux, mais il serait opportun d'aider les bateaux de pêche à se décarboner – cela répondrait à l'argument du rapporteur spécial, qui reprochait à votre amendement de ne concerner que des navires d'agrément. Peut-être un sous-amendement est-il possible? À supposer, encore une fois, qu'un tel dispositif n'existe pas déjà, ce serait un signal positif sur un sujet important.

Mme Cendra Motin. Ça existe déjà!

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Monsieur Ahamada, c'est assez énorme! Vous me répondez que puisque l'usage de ces navires est récréatif, la question est moins importante que pour les véhicules terrestres. Mais nous parlons ici de la protection de l'océan, qui est la clé

du réchauffement climatique! Comment pouvez-vous dire que favoriser la motorisation propre des navires, dans ce contexte, ce n'est pas indispensable? Pardonnez-moi, je ne vous suis pas.

Madame la ministre, vous avez raison, le président de la Fédération des industries nautiques – FIN –, Yves Lyon-Caen, prépare un rapport. J'ai été auditionnée dans ce cadre. J'attendrai volontiers le résultat de son travail, pour étudier ensemble ces mesures. Je retire donc mon amendement.

(L'amendement n° 1615 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1611 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. L'étude de ce projet de budget a été l'occasion de rencontrer nos forces de sécurité et sûreté maritimes. C'est vrai, les moyens sont au rendez-vous; je l'ai aussi constaté dans le plan de relance.

Malgré cela, j'appelle votre attention sur la question budgétaire, car elle est de plus en plus prégnante. En zone littorale, notamment durant la période estivale, certaines communes qui accueillent beaucoup de touristes se trouvent confrontées de plus en plus fréquemment à des conflits d'usage et doivent renforcer leurs contrôles. Après l'été que nous venons de passer, alors qu'un nombre croissant de Français choisissent leur destination touristique en France, nous avons constaté partout sur le littoral de grandes difficultés à gérer la situation.

Nous avons donc déposé cet amendement adopté par la commission du développement durable pour rappeler qu'il faut renforcer les unités littorales des affaires maritimes – ULAM –, la sécurité des navires et les moyens destinés aux CROSS – centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Je partage, comme beaucoup ici, votre souci de préserver les littoraux; dans le sud de la France, nous vivons la même chose que vous.

Je précise – même si vous l'avez sous-entendu – que les communes sont responsables de la sécurité sur une bande côtière de 300 mètres de large, car elles y disposent de la compétence de police de la navigation. Par ailleurs, vous évoquez très justement le rôle des ULAM, dont la zone de compétence dépasse cette bande de 300 mètres.

Même si l'on pourra toujours faire mieux, des efforts financiers considérables ont déjà été fournis par le Gouvernement, pour les ULAM comme pour les CROSS. Pour ma part, j'émet un avis défavorable, même si je comprends qu'il s'agit d'un amendement d'appel.

Si le calendrier nous le permet, nous pourrions peut-être travailler ensemble pour améliorer la coopération entre les communes et les ULAM, ou plus généralement les forces maritimes qui relèvent de l'État. Je sais bien que les communes ne disposent pas toutes des mêmes compétences ni des mêmes moyens financiers pour traiter ces questions très importantes.

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

Mme Annick Girardin, ministre. La sécurité maritime est une mission essentielle; c'est aussi une mission ingrate, comme toutes les missions régaliennes, au sens où l'on ne parle d'elle que lorsqu'elle a failli, et je me félicite de l'ensemble des actions menées sur le terrain. Vous avez raison d'insister sur les moyens dont elle doit être dotée. Les années 2020 et 2021 ont été tendues du point de vue des ressources humaines pour la sécurité et les interventions en mer. Les Français sont beaucoup allés à la mer, et leur comportement n'a pas toujours été celui de marins connaissant leur environnement.

La sécurité maritime bénéficie de 22 millions d'euros de crédits par an. Ce budget ne peut baisser sans risquer de provoquer des dégâts économiques et écologiques considérables. Je rappelle que les CROSS ont bénéficié du plan de relance à hauteur de 20 millions entre 2021 et 2022, que les ULAM bénéficient d'un budget annuel de 2,2 millions pour l'entretien et le renouvellement permanent de leurs embarcations et que la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) a été maintenue à 10,5 millions. Sur le plan des moyens humains, je remercie ma collègue Barbara Pompili de s'être battue pour stopper la baisse des effectifs.

J'entends votre demande, mais je vous propose de retirer l'amendement cette année, car nous tiendrons bon grâce au plan de relance et aux moyens complémentaires. Toutefois, nous devons travailler ensemble pour être au rendez-vous l'an prochain.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Merci d'avoir entendu mon appel. Je prends note des crédits exceptionnellement alloués au titre du plan de relance et je retire mon amendement.

(L'amendement n° 1611 est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2302.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. On a beaucoup parlé des moyens matériels et, il est vrai, le plan de relance permettra de mieux équiper nos forces. Cet amendement d'appel vise à innover également dans les moyens humains de soutien: il propose de créer une réserve citoyenne ou un service civique du littoral à déployer en période estivale. Nous avons besoin de moyens de secours et de sécurité, mais aussi de sensibilisation du public, des usagers et des touristes.

(L'amendement n° 2302, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1612 de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Il concerne les moyens dédiés à la lutte contre la pollution en mer. Je sais qu'il existe un projet de fusion entre les plans POLMAR-Terre et POLMAR-Mer et je voudrais que Mme la ministre s'engage sur le sujet. On sait désormais que, même dans les cas de petite pollution, les dégâts sont considérables; or il n'est pas toujours évident pour les communes ne bénéficiant pas du plan POLMAR d'en assumer les conséquences financières. M. Castellani a posé une question similaire.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Nous avons connu des épisodes de pollution, notamment au large de la Corse mais pas seulement,...

M. le président. Pas seulement, en effet !

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. ...et il me paraît important de saluer les actions entreprises pour contenir cette pollution. Néanmoins, le principe d'automatisme que vous proposez me paraît difficilement compatible avec le code général des collectivités territoriales, en particulier avec le principe de leur libre administration. Lorsqu'une commune seule est touchée par une catastrophe, c'est le maire qui est chargé de la réponse à y apporter ; s'il ne s'en estime pas capable, le préfet prend très volontiers le relais. À ma connaissance, chaque fois qu'une commune a demandé à être remboursée après coup, l'État a assumé cette charge financière en prélevant la somme sur les crédits POLMAR-Terre. L'amendement est donc satisfait.

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

Mme Annick Girardin, ministre. J'ajoute, en complément des propos de M. le rapporteur spécial, qu'une prise en charge financière est prévue pour les communes qui auraient avancé des financements en cas de pollution dans la bande des 300 mètres qui relève de leur responsabilité. Le fonds est doté de 870 000 euros pour l'année 2021 ; toute la somme n'a pas été dépensée, et tant mieux, cela veut dire qu'il n'y a pas eu autant de crises qu'anticipé. Le fonctionnement est le même que pour le fonds crise des territoires ultramarins en cas de cyclone : nous abondons davantage le fonds quand il y en a besoin, de manière automatique. Nous devons peut-être mieux informer les communes qui ont rencontré ce type de difficulté ; peut-être ne connaissent-elles pas le dispositif présenté par M. le rapporteur spécial.

(L'amendement n° 1612 est retiré.)

M. le président. Sur les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, je suis saisi par le groupe La République en marche d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 1653.

M. Benoit Simian. Mes collègues corses m'ont chargé d'appeler l'attention de Mme la ministre sur le fait que l'île a connu des épisodes de pollution au mois de juin dernier, au large de Solenzara. Les moyens sont basés du côté de Porticcio ; mes collègues demandent à les rapprocher de Bastia pour des raisons liées à l'existence du parc naturel marin du Cap Corse. Il s'agit avant tout d'un amendement d'appel sur l'affectation des moyens. J'en profite pour saluer le travail effectué par les centres POLMAR : j'ai la chance d'en avoir un dans ma circonscription, au Verdon-sur-Mer ; il est précieux, et je sais Mme Girardin très engagée sur le sujet.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. M. Castellani dépose cet amendement chaque année et il a raison de le faire ; la question nous inquiète tous. Je me suis enquis des projets du ministère. Le but de M. Castellani est de rendre le dispositif

plus efficace, et il pense que deux centres de stockage y contribueraient. Néanmoins, après discussion avec les professionnels, je vous assure que des moyens supplémentaires sont prévus pour étoffer le centre de Corse – il y en a six en France – et qu'il est plus efficace d'avoir un centre bien doté, notamment en ressources humaines, pour répondre à des crises telles qu'on a pu en voir par le passé. L'amendement avait été retiré en commission. Avis défavorable.

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

Mme Annick Girardin, ministre. Comme vous, je suis sensible aux questions d'insularité ; les moyens nécessaires doivent être alloués sur tout notre territoire, notamment en Corse. La question du matériel présent en Corse s'est posée. La direction des affaires maritimes a été chargée de moderniser le réseau de stockage du matériel POLMAR pour le rendre plus efficace et de renforcer la cellule d'Ajaccio à partir de 2022. Je répète qu'il est indispensable de coupler ces centres avec un service des phares et balises, pour améliorer le transport du matériel nécessaire sur zone. Nous allons donc ouvrir un nouveau centre, avec de nouvelles structures, mais toujours à Ajaccio, à côté du service des phares et balises.

Cela ne répond qu'en partie à votre question, mais entièrement aux besoins de la Corse. Lors des événements de juin dernier, Barbara Pompili et moi-même nous étions rendues sur place : nous avons constaté que le matériel avait été rapidement mobilisé et que les ressources nécessaires en mer avaient été envoyées de Toulon.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La lutte contre les pollutions en mer se joue parfois à quelques heures près. Quiconque connaît le littoral et les conditions météorologiques spécifiques de la Corse sait que les bouches de Bonifacio et le cap Corse présentent les conditions les plus venteuses de toute la France. On ne peut pas concevoir un déplacement entre Ajaccio et Bastia en termes de kilomètres de côte : à certains moments, il est tout simplement impossible de passer. Comme à certains autres endroits de France comme la pointe du Finistère ou le raz Blanchard, quelques kilomètres suffisent à faire perdre des heures dans la lutte contre la pollution lorsque les équipements adéquats sont indisponibles à proximité du site pollué. Je soutiens l'amendement et je crois que nous regretterons peut-être un jour de ne pas l'avoir adopté.

(L'amendement n° 1653 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2303.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Madame la ministre, nous avons beaucoup échangé, sous cette législature, sur les problématiques littorales dans l'Hexagone et en outre-mer. Par cet amendement, je vous demande de renforcer les moyens de coordination et d'action pour soutenir les collectivités territoriales. J'étais, il y a quelques semaines, à l'assemblée générale de l'ANEL, l'Association nationale des élus du littoral. Les communes littorales n'ont pas seulement à gérer l'espace maritime mais aussi leur avenir, avec la menace du changement climatique et une pression démographique qui les force à redessiner leur aménagement et à repenser leur développement économique. Il faut élaborer un grand plan Avenir littoral : nous en avons débattu en commission du développement durable, et nous

proposons de le faire au travers du CNML, le Conseil national de la mer et du littoral, en le dotant des moyens d'appuyer les collectivités.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. La commission a relevé deux éléments de préoccupation. Premièrement, il me semble que le CNML pourrait assurer cette mission à budget constant, car elle entre dans son périmètre. Deuxièmement, à défaut, la stratégie nationale de la mer et du littoral, qui existe déjà, pourrait être abondée par le nouveau fonds d'intervention maritime que nous créons cette année. Cette stratégie est déjà décrite par huit documents stratégiques de façade. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

Mme Annick Girardin, ministre. Le CNML est une entité collégiale qui a vocation à conseiller le Gouvernement sur les questions maritimes et littorales. Une nouvelle dynamique a été enclenchée par Sophie Panonacle, présidente du bureau du CNML. Celui-ci sera sollicité sur tous ces sujets, bien entendu.

Nous commençons la révision de la stratégie nationale pour la mer et le littoral, à laquelle le CNML participera. Nous avons là l'occasion de débattre pour aboutir à une révision qui soit à la hauteur des espérances formulées par les collectivités territoriales, qui nous rappellent souvent que nous devons être au bon niveau et à la bonne échelle, s'agissant notamment du trait de côte. Avec la création de la direction générale de la mer, le CNML bénéficiera d'un secrétariat renforcé et de moyens de fonctionnement supérieurs aux faibles moyens actuels. Je vous demande de retirer l'amendement, car ces mesures sont déjà en passe d'être appliquées.

M. le président. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. En tant que présidente du bureau du Conseil national de la mer et des littoraux, je témoigne que cette instance a besoin de moyens financiers pour exercer pleinement ses missions auprès de votre ministère. Ses membres ont beaucoup de bonne volonté mais la question n'est même pas de rester à budget constant : nous n'avons pas de moyens, tout simplement. Le CNML est l'instance de dialogue et de réflexion stratégique pour les politiques relatives à la mer et aux littoraux. L'amendement de Mme Maina Sage vise à élaborer un grand plan national Avenir littoral, qui relèverait pleinement de ses compétences. Bien évidemment, je soutiens l'amendement.

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Monsieur le rapporteur spécial, le CNML est une association composée de bénévoles, qui font effectivement preuve de beaucoup de bonne volonté, mais qui ne disposent pas de moyens. Il leur manque une plateforme d'appui. J'ai participé au travail de l'OFB, notamment pour définir la stratégie nationale, et concevoir des documents de façade : un fossé sépare ces belles réflexions du terrain. Les échanges avec les collectivités concernées font apparaître un réel besoin de plateformes opérationnelles, capables de prendre en charge à la fois les enjeux écologiques, d'aménagement et de développement économique.

C'est toute la France qu'il faudra redessiner, pas dans cinquante ans, mais dans dix ans – il y a urgence ! Je remercie Mme la ministre d'avoir entendu le message ; je suis convaincue que lors de l'examen du budget pour 2023, le législateur devra voter un grand plan Avenir littoral. Nous venons de le faire pour la montagne. Certes, les circonstances sont différentes, en raison de la crise sanitaire. Mais nous sommes tous concernés par l'avenir des littoraux : ce sont les façades du territoire, dans l'Hexagone et en outre-mer. Nous avons vingt ans de retard en ce domaine ; j'espère que l'année prochaine, nous serons au rendez-vous.

(L'amendement n° 2303 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1610.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Il vise à allouer une petite dotation à la Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer (FEPSM), équivalent de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) en Polynésie. En effet, la SNSM est présente dans l'Hexagone et en outre-mer, sauf en Polynésie française. La Fédération se débrouille un peu toute seule ; ses sauveteurs utilisent leurs propres moyens, les dotations de la collectivité et de l'État ne finançant que le remboursement du gazole. Avec l'aide de l'État, le gouvernement polynésien vient d'investir dans une navette, la première dédiée à la sécurité et au sauvetage en mer, alors que l'espace maritime polynésien mesure 5 millions de kilomètres carrés, soit la moitié de la zone économique exclusive (ZEE) française.

L'amendement vise à allouer à la FEPSM un budget de 35 000 euros, afin que les bénévoles puissent bénéficier d'une formation. J'en appelle à tous mes collègues pour donner un coup de pouce à la petite SNSM locale de Polynésie.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Je découvre l'existence d'une SNSM locale. J'aurais vraiment aimé me rendre en Polynésie pour voir comment elle fonctionne !

Mme Maina Sage. Vous êtes le bienvenu !

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. La FEPSM rencontre la même difficulté que la SNSM : les volontaires sont toujours bénévoles mais sont de moins en moins des marins. Vous avez évoqué la dotation exceptionnelle de l'État de 150 000 euros au titre du programme 205 et la subvention annuelle de 15 000 euros pour les frais de gazole. Même si la Fédération veut garder son indépendance, je lui suggérerais de se rapprocher de la SNSM pour réaliser des économies d'échelle et pour bénéficier de la fiscalité affectée, qui nécessite qu'elle soit en quelque sorte labellisée.

Il me semble utile de donner un coup de pouce à votre action dans ce territoire et à cette association indispensable, comme l'est la SNSM dans le reste du territoire français. Étant donné le montant de la subvention que vous demandez et les arguments que vous faites valoir, je donne un avis favorable, à titre personnel, car la commission n'a pas examiné l'amendement.

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

Mme Annick Girardin, ministre. Vous savez, madame la députée, combien je suis sensible à ce sujet ; nous avons travaillé ensemble pour faire aboutir le cofinancement, par l'État et la collectivité, de la fameuse vedette destinée aux îles Marquises.

Je connais le dossier. En préparant notre discussion, il y a quelques jours, j'ai appelé la SNSM. Il avait été convenu, dans un partenariat qu'elle a signé avec le ministère des outre-mer, qu'elle viendrait soutenir la structure locale dans le domaine de la formation. Elle est toujours d'accord et elle a formulé des propositions. Nous devons nous mettre rapidement autour de la table ; nous serons toutes les deux aux côtés de la SNSM et de la FEPSM pour qu'un accord soit conclu. Je vous propose de retirer l'amendement : le coût financier est tel que nous trouverons toujours le montant.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Pourquoi ne l'avez-vous pas trouvé avant, dans ce cas ?

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Je vous remercie de votre écoute. Je sais que vous allez au bout de vos engagements, (*Mme Sereine Mauborgne applaudit*) et que nous trouverons les crédits, donc je retire l'amendement.

(*L'amendement n° 1610 est retiré.*)

M. le président. La parole est à Mme Maina Sage, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 2301.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. C'est un amendement d'appel. Il s'agit de lancer un projet pilote avec un de nos lycées maritimes afin de créer un lycée du littoral, qui proposerait une spécialisation à la fois dans le domaine terrestre et dans le domaine maritime. L'université de La Rochelle comprend une unité mixte de recherche interdisciplinaire « Littoral, environnement et sociétés ». Il serait utile de développer une spécialisation dans l'ensemble des métiers liés à la mer, ainsi qu'au développement et à la gestion des zones littorales, en proposant des formations dans les domaines agricole et maritime.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Comme je le disais cet après-midi, nous avons douze lycées maritimes. Les moyens alloués à la formation de nouveaux marins ont été augmentés comme ils ne l'avaient jamais été, grâce notamment au Fontenoy du maritime. Il faut leur ajouter trois nouvelles sections préparant aux BTS (brevets de technicien supérieur) maritimes ; une personne sera chargée de coordonner ce travail d'éducation aux métiers de la mer.

J'ajoute que les métiers maritimes obéissent à des règles très spécifiques, encadrées par le droit international. En raison des efforts déjà consentis et parce que la réglementation rend compliqué le rapprochement des métiers agricoles et maritimes, je donnerai un avis défavorable, à titre personnel puisque la commission n'a pas examiné l'amendement.

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

Mme Annick Girardin, ministre. J'ajoute qu'à la suite des assises de l'économie et de la mer de Nice, et conformément à la volonté du Président de la République, une réflexion sur la formation dans son ensemble a été engagée. L'École nationale supérieure maritime (ENSM) et l'ensemble des lycées maritimes sont évidemment concernés, comme les forma-

tions maritimes continues et en apprentissage. Ce travail commence juste et doit se terminer avant la fin de l'année ; je vous propose de nous revoir pour y contribuer. Avis défavorable.

(*L'amendement n° 2301 n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	43
Nombre de suffrages exprimés	43
Majorité absolue	22
Pour l'adoption	34
contre	9

(*Les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables, modifiés, sont adoptés.*)

Après l'article 42

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1620.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Voilà une mesure qui ne coûte pas grand-chose, pas même 1 euro, ce qui devrait tous vous convaincre de voter l'amendement. Il vise à établir une protection juridique pour l'État, qui doit parfois signer des contrats dans des domaines de technologies de pointe, qui l'engagent pour des dizaines d'années. Au fil du temps, il s'aperçoit qu'il aurait dû introduire une clause de revoyure, pour le cas où les gains technologiques rendraient le contrat beaucoup trop avantageux pour l'autre partie.

L'amendement vise donc à introduire une clause de revoyure dans tous les contrats de soutien aux énergies renouvelables, afin de systématiser les possibilités de partager les gains entre les producteurs d'énergie et l'État.

Un amendement similaire a été rejeté en commission. J'en avais également déposé un l'an dernier pour l'examen du PLF en séance, il n'avait pas été adopté, mais je récidive : nous renégocions actuellement les contrats relatifs à l'énergie photovoltaïque et les acteurs de la filière le vivent assez mal. Nous avons des débats sans fin pour savoir si des gains ont été perçus.

C'est un amendement de bon sens : si vous l'adoptez, vous ne serez pas obligés d'appliquer le dispositif, mais vous disposerez au moins de l'arme juridique – la clause de revoyure – capable de remettre sur la table les conditions d'origine, si c'est nécessaire. L'État lui-même prévoit une clause semblable dans les contrats qui concernent des énergies renouvelables non matures. Ainsi, l'arrêté de 2020 fixant les conditions du tarif d'achat de l'électricité produite par les installations éoliennes flottantes prévoit une clause de revoyure.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Les clauses de revoyure peuvent être utiles dans le cas des technologies peu matures, avec un retour d'expérience faible. Par exemple, des clauses de cette nature ont effectivement été introduites dans les contrats des quatre fermes pilotes d'éoliennes

flottantes. Les cahiers des charges d'éolien en mer prévoient également un mécanisme de correction des sur-rémunérations. Cependant une telle clause est le plus souvent inutile. Ainsi, le photovoltaïque et l'éolien terrestre sont désormais des technologies matures ; le retour d'expérience est important. Le mécanisme d'appel d'offres conduit les candidats, soumis à la pression concurrentielle, à proposer des tarifs calculés au plus juste, ce qui constitue une garantie suffisante contre la sur-rémunération.

Surtout, la révision liée à une sur-rémunération supposerait l'examen au cas par cas de chaque contrat, provoquant une charge démesurée pour l'administration. J'émet donc un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je ne comprends pas tout à fait votre argumentation. Avec le plan France relance, la France investit des millions d'euros dans des technologies dites de rupture, y compris l'énergie solaire ou éolienne, c'est-à-dire des technologies que l'on estime matures. En même temps, la France dit qu'elle veut s'engager dans le disruptif.

Même si elle ne le fait pas, on peut imaginer que d'ici cinq à dix ans, on trouve une solution pour stocker l'électricité. Cela changerait complètement le modèle économique des énergies renouvelables. Il faut donc se protéger. En outre, les producteurs y verraient une clause de réassurance. Mieux vaut inscrire une clause de cette nature que de renégocier des contrats après plusieurs années, au risque de crispier les acteurs économiques, qui ont besoin d'une visibilité à long terme.

(L'amendement n° 1620 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2366.

Mme Barbara Pompili, ministre. Il vise à mettre en cohérence les moyens financiers alloués aux parcs nationaux avec leurs moyens humains. En effet, nous avons eu le plaisir d'annoncer une augmentation de ces moyens pour 2021 et 2022, avec quarante ETP supplémentaires – vingt pour le parc national des forêts et vingt pour les parcs historiques. Cela implique de relever de 1,2 million d'euros le plafond de la dotation de fonctionnement que l'Office français de la biodiversité verse aux parcs nationaux. Ce plafond a été fixé dans la loi de finances pour 2018 ; nous proposons de le hausser de 68,5 millions à 69,7 millions, à compter de 2022.

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour donner l'avis de la commission.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. En voyant cet amendement, même s'il provient du Gouvernement, j'ai d'abord pensé qu'il serait enfin l'occasion d'adopter un amendement de crédit, visant à créer les postes nécessaires dans les parcs nationaux. Mais en lisant le détail, je me suis aperçu que vous prendriez le financement des postes nécessaires sur les crédits de l'OFB, alors que nous avons expliqué précédemment que l'OFB était déjà beaucoup trop contraint au regard des missions qui lui reviennent. Finalement, vous proposez de déshabiller Paul pour habiller Jacques.

Pour que j'émette un avis favorable, madame la ministre, je vous propose de remplacer cet amendement par un véritable amendement de crédit.

Puisqu'il s'agit du dernier que nous examinerons ce soir, j'ajoute que nous n'en aurons pas adopté un seul pendant l'examen des crédits de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

Mme Mathilde Panot. Eh oui ! C'est hallucinant !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Autrement dit, le Gouvernement présente au Parlement un budget dont il estime qu'il devra être adopté conforme. Certes, le Parlement peut toujours discuter. Il arrive que des amendements convainquent bien au-delà des bancs de la majorité, comme ce fut tout à l'heure le cas au sujet des houlographes, mais ça ne suffit pas aux députés de la majorité pour voter contre les consignes du Gouvernement.

Madame la ministre, vous avez été députée, même présidente de commission : ne pensez-vous pas que le rôle du Parlement soit de faire réfléchir le Gouvernement, et, dans le domaine budgétaire, d'adopter en conséquence ne serait-ce qu'un ou deux amendements – je pense par exemple aux moments où vous dites à côté de moi que certaines mesures vous paraissent peut-être justifiées ?

M. Éric Coquerel. Globalement, ce constat vaut pour toutes les missions. Mais je vais vous dire autre chose : j'ai quand même l'impression que votre ministère sert de variable d'ajustement du budget de l'État. C'est peut-être la raison pour laquelle il se retrouve dans cette situation. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)* Les droits du Parlement sont bafoués ; les membres de la majorité ne s'en préoccupent peut-être pas, mais moi, ça me préoccupe qu'on n'ait même pas réussi à adopter un amendement à 1,5 million, pourtant pleinement justifié. Nous venons de passer des heures pour, en fin de compte, adopter le budget tel que le Gouvernement l'a proposé. *(Mme Mathilde Panot applaudit.)*

(L'amendement n° 2366 est adopté.)

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2094 rectifié, qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements.

Mme Barbara Pompili, ministre. Face à la forte hausse du prix des énergies – notamment du gaz naturel – au niveau mondial, le Gouvernement a instauré un bouclier tarifaire. Pour le gaz naturel, les tarifs réglementés de vente du gaz, toutes taxes comprises, sont gelés jusqu'au 30 juin 2022 et au-delà si nécessaire. À l'issue de la période de gel, un dispositif de rattrapage des pertes de recettes des fournisseurs occasionnées par le gel tarifaire est prévu. Toutefois, afin de tenir l'objectif du dispositif de protection des consommateurs, ce rattrapage sera encadré, de manière que le niveau du tarif au terme de la période de gel – comprenant la composante de rattrapage – n'excède pas le niveau du tarif appliqué en octobre 2021.

Si ce rattrapage n'est pas suffisant, les pertes des fournisseurs réellement constatées seront compensées par le budget de l'État, dans le cadre existant des charges de service public et sous le contrôle de la Commission de régulation de l'énergie (CRE). Pour les petits fournisseurs et ceux dont la viabilité économique est menacée, une avance pourra être versée au premier semestre 2022.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir les sous-amendements n° 2848, 2846 et 2847, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. En effet, je les présenterai ensemble, quitte à prendre le temps de le faire car il s'agit tout de même d'un amendement à 1,2 milliard ! L'histoire retiendra qu'il a été examiné un vendredi soir à minuit moins dix. (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Catherine Osson. Il n'y a personne sur vos bancs !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Si vous voulez des députés de l'opposition sur leurs bancs, faites votre travail de parlementaires et adoptez des amendements ! Vous verrez que ça rendra le travail plus facile !

M. Gérard Leseul et M. Alain David. Exactement !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. À force de nous maintenir ici sans qu'à aucun moment il puisse y avoir un débat... (*Protestations sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Sylvie Charrière. Mais enfin, les députés de l'opposition ne sont pas là !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je sais que les députés de la majorité sont très contents de jouer les Playmobils, mais pas ceux de l'opposition ! (*M. Gérard Leseul applaudit.*)

Pour en revenir au sujet, il s'agit d'un amendement à 1,2 milliard concernant une question qui a monopolisé les débats : le prix de l'énergie, le prix du gaz et de l'électricité. Et voilà que cet amendement n'a même pas été débattu en commission !

M. Gérard Leseul. Tout à fait !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il nous est présenté ainsi, entre chien et loup. Est-ce que c'est sérieux, mes chers collègues ?

L'amendement est complexe : il vise à indemniser les fournisseurs de gaz et sauver la concurrence – parce que là est l'objectif, en réalité. Tous les petits fournisseurs ayant moins de 300 000 clients risquent de passer à la trappe si l'État ne leur assure pas un filet de sauvetage, s'il n'y a pas de compensation par la suite, avec la baisse des prix.

Même si l'amendement n'a pas été débattu en commission, on ne peut qu'être favorable à sa philosophie générale,...

Mme Barbara Pompili, ministre. Ah !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. ...parce qu'on sait que le système tient à cela.

Néanmoins, on ne parle pas de l'intégralité des consommateurs de gaz, mais de 3 millions de consommateurs bénéficiant des tarifs réglementés de vente de gaz naturel (TRGV) et de 2 millions qui relèvent d'offres de marché à prix variables, indexés ou non sur les tarifs réglementés. Il existe une zone d'ombre pour certains des 5,5 millions de consommateurs restants : ceux qui ont des offres à prix fixes d'une durée d'un à quatre ans. Une fraction d'entre eux, qu'on ne connaît pas, risque d'avoir un problème. Si leur contrat arrive à son terme dans les mois qui viennent, ils risquent de se voir proposer un nouveau contrat au tarif beaucoup plus élevé ; ils seraient alors perdants. La critique de cette zone d'ombre du système gouvernemental est la seule que je ferai.

Par ailleurs, l'amendement présente quelques faiblesses. La première est la date butoir du 30 juin 2023 pour la période dite de rattrapage. À mon sens, on a choisi cette date parce que les tarifs réglementés de vente s'arrêtent en juin 2023.

Mme Barbara Pompili, ministre. Absolument !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Or cette histoire de prix de l'énergie a bien montré que les tarifs réglementés ont une utilité ; je suis favorable à leur maintien. Le sous-amendement n° 2848 vise à repousser la date de fin de la période de rattrapage au-delà du 30 juin 2023, parce qu'on ne devrait pas supprimer les tarifs réglementés de vente du gaz.

La deuxième faiblesse concerne l'absence d'information du Parlement, notamment sur la question du coût et de l'éventuelle adaptation du dispositif, eu égard à la fluctuation des prix de l'énergie. Quelle solution envisager si les prix restent élevés ? Que se passera-t-il si la hausse dure plusieurs mois ou plusieurs années ? Surtout, dans quelles conditions les fournisseurs de secours ont-ils été désignés et sollicités ? Pour l'instant, il y a un flou total à ce sujet, d'où le sous-amendement n° 2047.

Enfin, certaines dates imposées aux fournisseurs me paraissent un peu rigides : ils devront se déclarer avant le 10 janvier 2022, ce qui me semble un peu court pour témoigner d'une souffrance économique en la matière. Le sous-amendement n° 2846 a pour objectif de leur laisser un peu plus de temps.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le sous-amendement n° 2848 vise à prolonger les tarifs réglementés au-delà du 30 juin 2023. J'émetts un avis défavorable, parce que le rattrapage ne peut être prolongé au-delà de la date de suppression de ces tarifs.

Le sous-amendement n° 2847 demande un rapport pour évaluer les conditions d'application de l'article, le montant prévisionnel, etc. Mais l'ensemble de ces éléments ne sera pas connu avant le 15 juillet 2022. Nous ne pourrions donc pas fournir ce rapport au Parlement ; plusieurs années seront nécessaires. Avis défavorable.

Enfin, le sous-amendement n° 2846 vise à décaler au 20 janvier 2022 la certification par des commissaires aux comptes pour obtenir l'avance. Or la date a été avancée au 10 janvier à la demande des fournisseurs, pour qu'ils puissent bénéficier de l'avance le plus tôt possible. Une date d'envoi tardive des certifications par les commissaires aux comptes ne permettra pas à la CRE d'instruire les dossiers reçus dans les délais. Avis défavorable.

(*Les sous-amendements n°s 2848, 2846 et 2847, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

(*L'amendement n° 2094 rectifié est adopté.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2341.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je voulais intervenir sur l'amendement du Gouvernement, mais vous n'avez pas vu ma main levée, c'est dommage.

Cet amendement vise à mettre fin, à compter du 1^{er} janvier 2023, à toutes les subventions directes et indirectes aux hydrocarbures et aux combustibles fossiles définis au 1^o de l'article L. 111-1 du code minier. Il est en lien avec les questions climatiques actuelles, notamment le rôle des énergies fossiles dans l'augmentation des gaz à effet de serre, dont on sait qu'ils n'ont pas diminué depuis les accords de Paris au niveau mondial et guère plus au niveau français. Le PLF pour 2021 avait fixé à 2025 la fin des

financements publics des gisements d'hydrocarbures et à 2035 celle des financements des gisements gaziers. Chacun comprendra que c'est bien trop tard, vu la situation. C'est la raison pour laquelle nous demandons la fin des subventions dès maintenant.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Avis défavorable à titre personnel, parce que l'amendement risque de nuire, dans un délai très court, à des entreprises de tailles différentes. Je pense notamment aux très petites entreprises (TPE) et aux petites et moyennes entreprises (PME), aux petits entrepreneurs routiers qui risquent d'être pris dans le champ de l'amendement. Nous avancerions des dates qui sont déjà très proches pour eux.

(L'amendement n° 2341, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2339 de M. Loïc Prud'homme est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Avis favorable à l'amendement, qui demande un rapport sur les conséquences des baisses d'effectifs au ministère de l'écologie et chez ses opérateurs. Vous comprenez pourquoi, puisque vous avez entendu ma demande visant à rétablir les effectifs. J'en profite pour préciser que j'émetts un avis favorable sur les amendements n° 1766 et 1548.

(L'amendement n° 2339, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1766 et 1548, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1766 de M. Paul-André Colombani est défendu.

La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 1548.

Mme Hélène Zannier. Rédigé par mon collègue Loïc Dombreval avec l'aide du Réseau action climat et de WWF France, il vise à demander au Gouvernement la remise au Parlement, dans un délai de six mois après la promulgation de la loi, d'un rapport d'information sur le plan de réduction des dépenses et des mesures fiscales ayant un impact négatif pour l'environnement – impact estimé à 25 milliards par le Réseau action climat.

M. le président. La commission a déjà fait part de son avis favorable. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable : c'est en cours, à plusieurs niveaux.

(Les amendements n° 1766 et 1548, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 1769 et 1551, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 1769 de M. Paul-André Colombani est défendu.

La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 1551.

Mme Hélène Zannier. Il vise à demander au Gouvernement l'élaboration d'un rapport concernant les moyens des collectivités pour la transition écologique. Ce rapport devra associer des représentants des collectivités et des associations de protection de l'environnement. Il s'agit de constater si leurs moyens sont suffisants pour mener les politiques publiques.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. J'y suis favorable, parce que nous manquons effectivement d'informations. Nous disposons certes du rapport du comité d'évaluation du plan France relance, de nombreux documents annuels de performance et de contrats en tous sens, mais si nous voulons avoir une idée du montant exact consacré à la transition écologique et énergétique, nous aurions besoin de faire la lumière sur les budgets verts des collectivités territoriales, ne serait-ce que pour ensuite mieux harmoniser et articuler la politique nationale et les politiques locales.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Avis défavorable, parce que nous avons déjà beaucoup d'éléments en cours d'installation : la démarche nationale de budget vert, qui suscite un intérêt croissant de la part des collectivités ; beaucoup d'entre elles ont fait part de leur intention de réaliser un document similaire. L'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, poursuit des travaux avec les collectivités territoriales sur des outils d'intégration des objectifs de développement durable – dont des objectifs environnementaux – dans les instruments de pilotage, notamment budgétaire. Il existe aussi, dans les critères d'allocation de l'État aux collectivités, des arrêtés qui répondent à la préoccupation des collectivités territoriales de limitation du nombre de critères. Les collectivités ont besoin de stabilité et de visibilité.

Par ailleurs, l'État ne peut être le seul prescripteur. Eu égard aux attentes exprimées en matière d'autonomie des collectivités, je ne crois pas utile d'ouvrir un nouveau débat à ce sujet. Je rappelle que les collectivités disposent de moyens pour engager la transition écologique : les dotations versées par l'État, notamment la DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) dans la DETR (dotation d'équipement des territoires ruraux) et des fonds spécifiques pour la transition écologique, en particulier dans le cadre du plan de relance. Nous avons aussi créé les CRTE (contrat de relance et de transition écologique) sous l'impulsion du Premier ministre. Enfin, comme prévu dans la loi dite climat et résilience, les collectivités territoriales devront, tous les trois ans, publier des rapports sur leurs engagements dans la transition écologique. Les outils, nous les avons, c'est pourquoi j'émetts un avis défavorable.

(Les amendements n° 1769 et 1551, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 1371 et 2239.

La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1371.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis. Identique au n° 2239 déposé par mon collègue Yves Daniel, il vise à demander un rapport au Gouvernement, d'une part, sur l'évaluation du nombre de foyers, locataires ou propriétaires, éligibles au chèque énergie et bénéficiant d'un chauffage

collectif mais ne pouvant pas, en l'état actuel du droit, régler la part énergétique directement auprès du bailleur avec ce dispositif; d'autre part, sur l'impact financier qu'entraînerait l'ouverture du règlement de leurs dépenses énergétiques grâce au chèque énergie. Vu la crise énergétique actuelle, il est regrettable que les ménages les plus précaires, qui ont droit au chèque énergie, ne puissent pas pleinement en bénéficier à cause d'un vide juridique.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 2239.

Mme Danielle Brulebois. En effet, il est injuste de considérer que des ménages modestes, voire très modestes, qui sont éligibles au chèque énergie ne peuvent l'utiliser, ce qui accroît leur précarité financière et leur dépendance énergétique.

Cet amendement invite donc le Gouvernement à engager une réflexion sur l'extension du chèque énergie aux ménages qui, vivant dans des logements où le chauffage est collectif, ne s'acquittent pas directement de leur facture d'énergie mais de charges globales. Le chèque énergie ne peut pas être utilisé par tous ceux qui pourraient y avoir droit; il nous faut rapidement remédier à ce problème.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Favorable.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Le taux d'utilisation du chèque énergie dépasse 80 % et augmente, d'après les derniers chiffres dont nous disposons; c'est l'une des aides les plus utilisées. En outre, dans le cas très spécifique que vous évoquez où le chauffage est effectivement inclus dans les charges acquittées par les locataires, ceux-ci peuvent de toute façon utiliser leur chèque énergie pour régler, par exemple, leur facture d'électricité qui, elle, n'est pas incluse dans leurs charges. Ainsi, le chèque énergie sera utilisé dans son intégralité pour régler la facture d'électricité, plutôt que la facture de chauffage. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 1371 et 2239 ne sont pas adoptés.)

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure pour avis, pour soutenir l'amendement n° 1613 rectifié.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Pendant la première guerre mondiale, on estime que 1,5 million de tonnes d'armes chimiques ont été immergées au large de nos côtes. Dans d'autres pays d'Europe, des systèmes d'indemnisation ont été instaurés, notamment au profit des pêcheurs affectés, puisque ces gaz remontent dans leurs filets. Les États-Unis et le Royaume-Uni ont levé le secret défense; ce n'est pas encore le cas de la France.

Ainsi, je demande que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur les conséquences budgétaires du traitement et de la gestion de ces pollutions, qui représentent une véritable menace. Selon un laboratoire russe, si 16 % seulement de ces substances toxiques s'échappaient en mer du Nord, toute forme de vie pourrait être éradiquée pendant un siècle. J'appelle donc l'attention de nos deux ministres qui, j'espère, pourront à leur tour appeler celle de notre ministre de la défense, car la France est très en retard sur ce sujet.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. L'amendement n'a pas été examiné en commission des finances. Si la demande d'étude ne me pose pas de problème, je pense que sa réalisation ne relève pas de la compétence des affaires maritimes, que je connais bien, mais de celle du Bureau de recherches géologiques et minières – BRGM. N'ayant pas d'avis plus circonstancié sur l'amendement, j'émet un avis de sagesse.

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

Mme Annick Girardin, ministre. Cet enjeu est assez méconnu du grand public et je partage votre inquiétude ou, à tout le moins, votre sentiment selon lequel il nous faut travailler encore davantage, tant il est vrai que nos sols, notamment nos fonds marins, regorgent d'armes héritées de conflits antérieurs.

Les études disponibles conduites en France par le réseau d'observation de la contamination chimique du littoral, et à l'étranger – ROCCH – et à l'étranger dans le cadre de la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est – OSPAR – ne font pas état d'une pollution liée à la présence d'agents ou de munitions chimiques. En clair, il est certifié que, pour l'instant, il n'y a pas de libération de substances chimiques ou, à tout le moins, que l'ensemble des armes examinées sont étanches.

Des protocoles spécifiques sont régulièrement communiqués aux usagers de la mer en cas de découverte. Le dernier accident recensé date de 2014. Un inventaire des sources de pollution fondé sur la localisation des munitions a été engagé et relancé en 2020. Le secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale conduit cette mission, pilotée à la fois par la direction générale de l'armement – DGA – et l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer – IFREMER; les conclusions du rapport sont en cours d'élaboration.

Étant donné que nous devons traiter ce sujet avec beaucoup de rigueur, je propose que vous soyez davantage associée aux conclusions et qu'ensuite, une fois la cartographie réalisée, nous envisagions comment travailler davantage ensemble.

(L'amendement n° 1613 rectifié est retiré.)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 2213.

Mme Hélène Zannier. Je serai brève car nous avons déjà abordé ce sujet. L'amendement vise à demander un rapport sur la gestion sociale de l'après-mine et du régime de retraites des mineurs. La mission flash sur le régime de sécurité sociale des mines que nous avons menée avec mon collègue Thibault Bazin a mis en lumière des dysfonctionnements qui nuisent aux bénéficiaires.

M. le président. Tout à fait, nous en avons parlé.

Mme Hélène Zannier. Certes, mais je n'ai peut-être pas eu le temps de tout dire. Les bénéficiaires de ce régime, démunis, se retrouvent renvoyés de guichet en bureau, d'un interlocuteur à un ordinateur. Notre rapport, adopté en commission des affaires sociales, a été partagé par de nombreux collègues. Des syndicats préconisaient, parmi de nombreuses propositions, l'instauration d'un guichet unique, l'emploi de professionnels formés, l'allocation de moyens plus importants à la Caisse autonome nationale de sécurité

sociale dans les mines – CANSSM – et à son réseau Filiaris, ainsi qu'un meilleur accompagnement pour favoriser le maintien à domicile.

Ces objectifs ne me semblent pas avoir été repris dans la future convention d'objectifs et de gestion. Ainsi, rédiger un rapport qui associerait, à tout le moins, parlementaires, élus locaux et syndicats semblerait pertinent, afin de tenter d'infléchir la position actuelle de certaines directions et administrations qui semblent méconnaître les difficultés et les réalités du terrain.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Favorable.

(L'amendement n° 2213, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à Mme Hélène Zannier, pour soutenir l'amendement n° 2216.

Mme Hélène Zannier. Il est également relatif à l'après-mine, mais le sujet est tout à fait différent. Une fois n'est pas coutume, je commencerai par remercier chaleureusement Mme la ministre, également au nom des maires du bassin houiller de Moselle. Il y a déjà quatre ans, j'alertais vos services sur un porter à connaissance qui, en 2016, indiquait aux maires que la remontée des eaux rendait une grande partie de leur territoire inconstructible et que les zones déjà construites étaient devenues rouges. Comme il s'agissait d'un phénomène naturel, les frais de pompage seraient à leur charge.

Le ministère de la transition écologique a accepté d'inclure ce point dans le projet de territoire du Warndt naborien. Un diagnostic a été réalisé, les maires ont été auditionnés et vous avez récemment conclu à la responsabilité de l'État, cette remontée des eaux étant bien liée à l'exploitation du charbon. Il prendra donc les frais à sa charge ; je vous remercie de nouveau.

Néanmoins, tous les problèmes ne sont pas résolus : les maisons se fissurent, penchent, comme à Rosbruck. Certes, il s'agit d'habitations privées, mais les phénomènes ont commencé lors de changements de technique d'exploitation des mines, proches de la fracturation. Or les propriétaires ne sont toujours pas indemnisés.

J'ai également reçu les témoignages d'anciens mineurs qui craignent que l'eau d'exhaure des mines ennoyées remonte très polluée, du fait du matériel laissé au fond. De nombreux collègues de toute la France m'ont également fait part de leur inquiétude s'agissant des conséquences à long terme de l'exploitation. Aussi, il me paraît important que vous puissiez nous remettre un rapport évaluant quantitativement, en incluant des propositions de solutions, et financièrement, les dégâts liés à l'exploitation minière sur l'ensemble des anciens territoires miniers. Chacun pourrait enfin discerner plus clairement ses responsabilités, les fonds à solliciter et, éventuellement, une programmation pour les années à venir pourrait être définie.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. J'émet un avis favorable. Toutefois, je signale qu'il existe déjà un groupe d'information sur l'après-mine dans le bassin houiller – GIATM –, créé par la préfecture et la DREAL du Grand-Est, qui publie régulièrement de nombreuses informations sur la surveillance des bassins miniers.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Tout à fait, M. le rapporteur a raison. Je rappelle en outre qu'en cas de disparition de l'ancien exploitant, l'État est toujours garant de la réparation des dommages. Vous l'avez dit, l'État prendra ses responsabilités.

Pour répondre aux inquiétudes provoquées par la remontée de la nappe des grès du Trias inférieur dans le bassin houiller lorrain, une stratégie ministérielle sur la prévention des dommages provoqués par la reconstitution de cette nappe a été présentée aux élus le 8 octobre 2021 à Carling. Ainsi, l'objet de votre amendement est satisfait et vous pouvez compter sur la vigilance de l'État sur ce sujet.

M. le président. L'amendement est-il retiré Madame Zannier ?

Mme Hélène Zannier. Oui, il est retiré. J'étais présente le 8 octobre, mais je ne parlais pas seulement des nappes du bassin houiller. Il serait pertinent de conduire une évaluation de l'ensemble des territoires miniers car souvent, on ne sait pas si les dégâts sont liés ou non à l'exploitation. J'ai lu les rapports, ils ne sont pas toujours très complets.

(L'amendement n° 2216 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Alain David, pour soutenir l'amendement n° 2096.

M. Alain David. Cet amendement d'appel du groupe Socialistes et apparentés vise à lancer un débat sur la création d'un dispositif financé et piloté par l'État de soutien à la location automobile de longue durée.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Défavorable pour les mêmes raisons qu'exposées tout à l'heure. Il y a une différence entre l'État et Hertz.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Je profite de ces quelques secondes d'intervention pour soutenir l'amendement de mon collègue et, surtout, pour exprimer mon regret qu'au terme de ce débat, aucun amendement de l'opposition ni même d'ailleurs de la majorité n'ait été accepté – nos collègues rapporteurs l'ont rappelé. Ce n'est pas raisonnable : seuls les amendements du Gouvernement, déposés tardivement ou répondant à une injonction présidentielle, ont été adoptés ; ce n'est pas acceptable dans notre démocratie.

(L'amendement n° 2096 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, pour soutenir l'amendement n° 2224.

M. Benoit Simian. Il vise à engendrer des recettes de 2 milliards en 2032, de 6 milliards en 2035 et de près de 12 milliards en 2037. Il s'agit de demander au Gouvernement de remettre un rapport sur la fin des concessions autoroutières. Quand le ministre délégué chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari, siégeait sur nos bancs, il y était favorable.

Réfléchissons à la fin de la première concession autoroutière en 2032 et fléchons les recettes des péages existants vers l'AFITF ou toute autre société de projet. En effet, nous peinons à boucler les financements de la nouvelle ligne à grande vitesse – LGV – Bordeaux-Toulouse, à accroître le fret, à multiplier les TER et à conduire beaucoup de grands projets en France. Surtout, investissons dans notre réseau routier.

Ainsi, cet amendement vise à alerter le Gouvernement sur la fin des concessions autoroutières et à l'anticiper.

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

Mme Marie Lebec, rapporteure spéciale. En effet, il faut préparer la future gestion des autoroutes. Néanmoins, il existe déjà de nombreux rapports sur le sujet publiés par la Cour des comptes, l'Autorité de la concurrence, l'Autorité de régulation des transports, mais également l'Assemblée nationale. Du reste, le délai que vous proposez semble un peu court dans le cadre du débat. Demande de retrait.

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Puis-je dire que remettre un rapport sous six mois me paraît improbable, vu les circonstances ? Nous pouvons préparer un événement, dont la première occurrence interviendra dans dix ans, dans de meilleures conditions.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Au cours des deux précédentes discussions budgétaires, nous avons demandé ce rapport. Je veux bien tout entendre, mais enfin, on n'a qu'à aussi supprimer le Parlement.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Ah oui !

M. Benoit Simian. Ce soir, tous les amendements ont été rejetés. Ainsi, au nom du groupe Libertés et territoires, je tiens à me joindre aux propos de notre collègue Leseul.

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

Mme Cendra Motin. Au nom du groupe La République en marche, je souhaite réagir à ces interpellations. Comme l'a dit M. Mélenchon, le Parlement, c'est fait pour parler. On mène une négociation qui n'aboutit pas toujours ; on discute et on n'a pas toujours raison ; le débat se tient, on échange des arguments, on parvient ou non à convaincre.

Mme Maina Sage, rapporteure pour avis. Bla bla bla !

Mme Cendra Motin. Quant aux amendements, ils passent ou ne passent pas.

M. Alain David. En l'occurrence, rien ne passe !

Mme Cendra Motin. Il en va de même pour les amendements de la majorité, chers collègues. (*Exclamations sur les bancs du groupe SOC.*) Nous ne sommes pas là pour évaluer la quantité d'amendements adoptés, mais pour effectuer un travail de qualité...

M. Alain David. Chambre d'enregistrement !

Mme Cendra Motin. ...grâce aux uns et aux autres – travail qui est à chaque fois reconnu par la ministre.

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je ne peux pas laisser dire cela. Le Parlement est fait pour parler, dites-vous ? Non, ça, c'est le théâtre !

M. Alain David. Merci !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Au théâtre, on ne fait que parler alors qu'au Parlement, on vote la loi.

Je sais que vous ne voulez pas entrer dans des considérations quantitatives mais le chiffre zéro a quand même une signification. Alors que nous avons passé des heures à débattre du budget de l'écologie, le Parlement n'aura pas bougé une virgule, une décimale d'un quelconque chiffre du budget présenté par le Gouvernement.

Mme Mathilde Panot. Il a raison ! C'est scandaleux !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Vous êtes peut-être heureuse de cette situation, mais le Parlement ne sert à rien ! Voilà, la réalité.

M. Gérard Leseul. Et ce n'est pas acceptable !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Entre le texte proposé par le Gouvernement et celui qui sortira du Parlement, on aurait pu faire une photocopie. Nous sommes la photocopieuse de M. Macron ; voilà à quoi nous servons ce soir ! (*M. Gérard Leseul applaudit.*)

Mme Cendra Motin. C'est en effet ce que montre l'absence de vos collègues du groupe Les Républicains !

Mme Barbara Pompili, ministre. Peut-être, monsieur Aubert, cela peut-il aussi s'expliquer parce que ce budget est bien, au fond...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Parfait, même !

(*L'amendement n° 2224 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 de la mission Contrôle et exploitation aériens sont adoptés.*)

Après l'article 48

M. le président. La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n° 2378, portant article additionnel après l'article 48.

Il fait l'objet d'un sous-amendement n° 3230.

Mme Barbara Pompili, ministre. Le présent amendement vise à préciser certaines règles applicables aux exploitants d'aérodromes, s'agissant de montants affectés mais n'ayant pas trouvé d'emploi. À cette fin, l'amendement définit les sommes concernées et crée un article au sein du code des transports afin d'organiser les modalités de transfert entre exploitants. Il modifie en outre le code général des impôts concernant les transferts spécifiques sur la taxe d'aéroport et la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

M. le président. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure spéciale, pour soutenir le sous-amendement n° 3230.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Il s'agit d'un sous-amendement rédactionnel d'un amendement très technique qui...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. ...est mal rédigé.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Non, il s'agit d'un amendement très technique visant à créer un nouveau dispositif.

Je souhaite revenir sur la discussion précédente. Je comprends votre frustration qu'aucun de vos amendements n'ait été voté mais, en tant que rapporteure spéciale sur la mission qui concerne les transports, j'ai pu constater son évolution au cours des cinq dernières années et je vous assure que nous y avons tous contribué. Le moment clé, pour nous, a été la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités : nous avons alors solennellement fixé des objectifs. Or nous pouvons être collectivement satisfaits de leur suivi. (*M. Julien Aubert, rapporteur spécial, sourit.*) Vous pouvez sourire, monsieur Aubert, mais c'est la réalité.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. La majorité est collectivement contente !

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. La majorité n'est pas collectivement contente mais...

M. le président. Nos collègues sont en train de partir, madame la rapporteure spéciale, autant avancer, donc.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Je leur souhaite une bonne soirée et je les remercie pour leur présence. Je n'ai pas eu le temps de le dire pendant la discussion générale mais je tiens également à remercier les administrateurs pour leur travail, en particulier Sébastien Meriaux sur les infrastructures et les services de transports.

(*Le sous-amendement n° 3230, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

(*L'amendement n° 2378, sous-amendé, est 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.*)

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 du compte d'affectation spéciale *Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale*.

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 à neuf heures :

Suite de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2022 : Examen des crédits des missions *Culture et Médias, livres et industries culturelles*.

La séance est levée.

(*La séance est levée le samedi 6 novembre à zéro heure vingt.*)

Le Directeur

SERGE EZDRA