

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Projet de loi de finances pour 2019 (n° 1255) :

- Suite de l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » : Affaires maritimes (*M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis*) 2

- Examen pour avis des crédits de la mission « Cohésion des territoires » : Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire ; Interventions territoriales de l'État (*Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis*).. 2

Mercredi 31 octobre 2018
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », sur le rapport pour avis de M. Jimmy Pahun « Affaires maritimes », et a procédé à l'examen pour avis des crédits de la mission « Cohésion des territoires » sur le rapport pour avis de Mme Florence Lasserre-David « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire ; Interventions territoriales de l'État ».

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous achevons aujourd'hui l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » du projet de loi de finances pour 2019, et nous procéderons également à l'examen pour avis de la mission « Cohésion des territoires ». Nous entendrons donc successivement les deux rapporteurs pour avis, M. Jimmy Pahun et Mme Florence Lasserre-David.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. En tant que rapporteur pour avis sur les affaires maritimes, j'ai souhaité inscrire mes travaux dans la continuité de ceux que j'avais réalisés lors de la préparation du projet de loi de finances (PLF) pour 2018 en privilégiant les sujets suivants : la déconstruction des navires de plaisance, les exonérations de cotisations sociales patronales au profit de la marine de commerce et la dépollution du transport maritime. Ce dernier thème n'apparaît pas en tant que tel dans mon rapport car c'est notre collègue rapporteur de la commission des finances sur le même budget, M. Saïd Ahamada, qui l'a traité. Sur ce sujet, je me contenterai donc de me féliciter de la création d'une incitation fiscale pour développer les propulsions décarbonées comme le gaz naturel liquéfié, l'hydrogène et la voile, et de remercier le Gouvernement et les services concernés d'y avoir œuvré.

Avant toute chose, je souhaite vous dire que le niveau global du budget des affaires maritimes me satisfait très largement, puisqu'il est stable en 2019. Le programme 205 intitulé « Affaires maritimes » finance des actions relatives à la politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles, la régulation sociale de l'emploi maritime, le soutien à la qualité et au développement du pavillon français, et la participation à la protection de l'environnement marin et littoral.

Les crédits consacrés à l'action 1 relative à la sécurité et à la sûreté maritimes diminuent de 8 % par rapport à 2018 mais leur niveau demeure sensiblement supérieur au montant des crédits accordés chaque année entre 2010 et 2017, puisqu'ils atteignent 29 millions d'euros en 2019 contre moins de 26 millions en 2017. Permettez-moi deux remarques sur cette action. La première a trait à l'importance qu'il y a à conserver des moyens humains à la hauteur des enjeux de sécurité maritime car les effectifs relatifs au programme 205 ont baissé de 10 % depuis 2010 et, cette année encore, le plafond d'emploi subit une réduction de 35 équivalents temps plein travaillé. Ma deuxième remarque concerne le financement de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : je me réjouis certes de l'accroissement de l'engagement financier de l'État, qui atteint 6 millions d'euros en 2019, car il faut renouveler en grande partie la flotte des canots tous temps, mais je ne peux que regretter que les affectations de taxes au profit de la SNSM n'aient pas porté leurs fruits. À l'évidence, il faut repenser le financement de la SNSM. C'est un chantier compliqué mais important qu'il nous faut entreprendre en nous appuyant notamment sur les pistes de réflexions tracées par le rapport de Mme Chantal Guittet.

Les crédits dédiés à l'action 3 relative à la flotte de commerce, qui représentent près de la moitié du budget des affaires maritimes, soit 81,2 millions d'euros, restent stables en 2019. Je me félicite en particulier de la pérennisation des exonérations de cotisations sociales

patronales pour la marine de commerce mises en place par la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, dont le coût est évalué à 14 millions d'euros et qui avaient bien failli être supprimées l'an passé. Je précise également que le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2019 prévoit une extension de ces exonérations aux navires battant pavillon européen pour des raisons de conformité au droit communautaire. Le maintien de ce dispositif est important pour la compétitivité du transport maritime français et l'emploi dans un contexte de concurrence internationale très forte.

Les crédits de l'action 2 relative aux gens de mer et à l'enseignement maritime sont quasiment stables : 27,3 millions d'euros en 2019 contre 27,8 millions en 2018. La plus grande partie de cette enveloppe est consacrée à l'École nationale supérieure maritime (ENSM). Les lycées professionnels maritimes perçoivent également une subvention. Je reviendrai dans un instant sur la question de l'enseignement.

Quelques mots, enfin, sur l'action 4 relative à l'action interministérielle de la mer : je me réjouis d'autant plus de l'augmentation de près de 3 millions d'euros de son budget qui, en 2019, atteint 12,99 millions d'euros, que cette action a fait l'objet pendant plusieurs années d'annulations et de gels importants, ce qui est regrettable compte tenu des actions essentielles qu'elle finance pour préserver l'environnement marin et la sécurité maritime.

J'en viens aux crédits du programme 203 alloués aux infrastructures portuaires. La plus grande partie d'entre eux finance l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes – le dragage. En 2019, ils augmentent de 29 millions d'euros par rapport à 2018. Je m'en réjouis car ils n'avaient cessé de baisser jusqu'en 2017, alors que le dragage est l'une des conditions de la survie économique des grands ports français. D'autre part, il faut mettre le paquet, si j'ose dire, sur la transformation environnementale du port du Havre, premier port européen en termes d'accès maritime.

Cette année, j'ai choisi de concentrer mon rapport sur deux sujets : la formation maritime et la mise en place d'une filière de responsabilité élargie du producteur (REP) pour la déconstruction des navires de plaisance.

L'enseignement maritime attire moins les projecteurs que d'autres domaines ; pourtant, ses enjeux sont cruciaux pour rendre à la France sa puissance maritime. Il souffre de plusieurs maux. Tout d'abord, la carte des formations et le réseau des établissements mériteraient d'être revus pour en rationaliser l'organisation et en améliorer l'attractivité. En effet, les métiers de la mer souffrent d'un manque de visibilité qui leur est très préjudiciable pour attirer de nouvelles vocations. Il existe aussi un déficit en matière d'apprentissage : seuls cinq lycées professionnels sur douze le proposent. C'est une démarche qu'il faut pourtant encourager, dans la droite ligne de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel. Sans doute faut-il aussi améliorer l'organisation de l'apprentissage, notamment pour inciter davantage les professionnels à accueillir des jeunes en formation sur leurs bateaux tout en permettant à ces jeunes de se former aux conditions réelles du métier. Le secteur du mareyage connaît également des difficultés de renouvellement des générations.

Enfin, je suis avec intérêt la réorganisation de l'ENSM, née en 2010 suite au regroupement de quatre écoles nationales de la marine marchande. La Cour des comptes a jugé très sévèrement cette réforme dans un rapport paru cette année. L'avenir de l'école est pourtant primordial pour garantir la compétitivité de notre pavillon et l'emploi français. Il convient donc de remédier au manque d'attractivité de l'ENSM, à son manque d'enseignants permanents et aux dysfonctionnements engendrés par son éclatement sur quatre sites.

Je me suis intéressé à un autre sujet relatif à la formation, bien qu'il n'entre pas dans le champ de mon rapport : la formation continue. Je m'interroge en particulier sur la durée et le coût des formations et des certificats de compétences. Permettent-ils d'attirer des personnes en reconversion et d'améliorer les compétences de celles qui exercent déjà dans ce métier ? On sait combien les métiers de la mer sont difficiles, et l'on n'a ni la même motivation ni les mêmes capacités physiques à vingt ans qu'à cinquante ans. Nous devons parvenir à faire évoluer ces métiers de la mer – je le dis quatre jours avant le départ de la Route du Rhum à laquelle prendront part de grands navigateurs qui peinent parfois à réussir leur reconversion professionnelle, tant la validation des acquis de l'expérience prend un temps fou.

Je conclurai par un mot sur la filière de responsabilité élargie du producteur pour la déconstruction des navires de plaisance, sur laquelle nous sommes plusieurs ici à travailler. Après plusieurs reports successifs, cette filière doit enfin être mise en place en 2019. Elle sera financée par la création d'une écocontribution à l'achat des navires de plaisance et par l'affectation d'une partie du produit du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN). Cette REP doit permettre de se débarrasser plus facilement des navires en fin de vie et d'éviter ainsi qu'ils polluent nos paysages littoraux. C'est dans le même esprit qu'a été adopté l'amendement que j'ai défendu pour mieux sanctionner les occupants sans titre du domaine public maritime portuaire.

La répartition du produit du DAFN entre ses différents affectataires est un enjeu connexe : il diminue d'année en année en raison de l'application de différents abattements en fonction de l'âge des navires. Avec le groupe Modem et apparentés, j'ai défendu un amendement au PLF 2019 pour figer ce barème et stopper l'hémorragie en attendant la réforme globale de la taxe qui devrait advenir d'ici un ou deux ans. Cet amendement a également été défendu par des collègues appartenant à plusieurs groupes et je me félicite de son adoption lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances en séance publique.

La REP « plaisance » ne prendra pas en charge les engins de plage ou autres *paddles* et planches à voile. Ils devraient l'être par la REP « loisirs », en cours d'élaboration conformément à la feuille de route pour l'économie circulaire. Nous serons particulièrement intéressés par l'avancement de ces travaux car ces engins constituent une autre source de pollution qu'il nous faut traiter.

Enfin, je tiens à remercier mon assistant et surtout l'administratrice de notre commission qui m'a aidé à rédiger ce rapport dans des conditions délicates, puisque j'ai été absent quelque temps. Son travail de grande qualité et son souci du détail m'ont été précieux.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous remercie, monsieur le rapporteur pour avis, de rappeler à quel point l'appui des administratrices et administrateurs de la commission nous est précieux.

La parole est à Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis.

Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis. Le rapport pour avis qui m'a été confié porte d'une part sur les crédits du programme 112, intitulé « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire », et d'autre part sur les crédits du programme 162, intitulé « Interventions territoriales de l'État ». Ces deux programmes relèvent de la mission « Cohésion des territoires » qui couvre l'ensemble des actions mises en

œuvre par le ministère de la cohésion des territoires en faveur du développement et de l'aménagement du territoire, et de la solidarité entre les territoires.

Le projet de loi de finances pour 2019 prévoit de doter cette mission d'un montant total de 16,16 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 16,05 milliards d'euros en crédits de paiement.

Le programme 112, piloté par le Commissariat général à l'égalité des territoires, concourt à la réalisation de deux objectifs : d'une part, renforcer l'attractivité économique et la compétitivité des territoires et, d'autre part, assurer la cohésion et l'équilibre des territoires et favoriser leur développement durable. Il concerne à la fois l'attractivité des territoires, leur développement économique et l'accessibilité des services au public ; en outre, il est l'outil par excellence du développement du numérique.

Le projet de loi de finances pour 2019 prévoit, pour le programme 112, un montant d'environ 201,66 millions d'euros en autorisations d'engagement – soit une augmentation par rapport à la loi de finances pour 2018 – et d'environ 243 millions d'euros en crédits de paiement, soit une baisse par rapport à la précédente loi de finances. Au sein de cette enveloppe globale de crédits, 181,8 millions d'euros en crédits de paiement sont destinés à être versés aux collectivités locales. Ces fonds serviront à financer les contrats de plan État-région qui représentent 62 % des autorisations d'engagement et 47 % des crédits de paiement du programme 112, l'accompagnement – dans le cadre des contrats de redynamisation des sites de défense – de la redynamisation des territoires touchés par la fermeture d'implantations militaires, la revitalisation des centres-bourgs dans le cadre de l'expérimentation lancée dans 54 villes, l'accompagnement des conventions du programme « Action Cœur de ville », les contrats de ruralité, à hauteur de 33,4 millions d'euros, pour la mise en œuvre des contrats signés en 2016-2017 uniquement – puisque les contrats de ruralité signés après le 1^{er} janvier 2018 sont couverts par le programme 119 de la mission budgétaire « Relations avec les collectivités territoriales » – ainsi que le pacte État-métropoles, pour un montant de 3,8 millions d'euros et, enfin, le soutien au fonctionnement des maisons de services au public (MSAP) existantes, dont l'enveloppe financière de 2018 est reconduite à l'identique pour 2019.

La question des MSAP a constitué le fil rouge des auditions que j'ai menées. Ces maisons ont connu un démarrage très lent au début des années 2000. Selon les statistiques des préfetures, elles sont désormais au nombre de 1 284, dont 500 sont des MSAP « postales ».

Les maisons de services au public, auxquelles le programme 112 apporte la contribution financière de l'État, constituent un instrument remarquable pour améliorer le service rendu à la population, répondre à l'enjeu d'égalité des territoires et remédier au sentiment d'isolement voire d'abandon parfois ressenti sur certains territoires. L'ensemble des MSAP traitent désormais 3 millions de demandes par an.

Cependant, le service qui y est rendu au public est inégal selon les territoires. Certaines maisons sont en échec. Le manque de formation des personnels et les modalités insatisfaisantes de communication et de signalétique sont souvent invoqués pour expliquer leurs difficultés. Compte tenu du bilan mitigé de leurs premières années de fonctionnement, les MSAP restent un chantier ouvert. Tous les organismes auditionnés demeurent cependant attachés à ce modèle et sont convaincus de l'utilité de ces établissements, de leur potentiel et de la nécessité de les faire évoluer. C'est d'ailleurs pour répondre à ces attentes qu'une réflexion est actuellement menée avec les opérateurs impliqués, les préfetures et les

collectivités territoriales afin de penser la MSAP de demain en termes de maillage territorial, d'offre de services, d'animation et de gouvernance.

Je saisis donc l'occasion qui m'est donnée pour exprimer mon soutien en faveur de l'action de l'État et des acteurs mobilisés sur ce sujet qui se heurtent non seulement aux difficultés susmentionnées mais aussi à un problème de financement. En effet, alors que 1 300 MSAP devraient être labellisées avant la fin de l'année, le financement n'a été calibré que pour assurer le fonctionnement de 1 000 maisons. De ce fait, le dispositif accuse un endettement évalué à près de 14 millions d'euros à la fin 2018.

J'en viens à la création prochaine de l'Agence nationale de cohésion des territoires, présentée dans le projet annuel de performance de la mission « Cohésion des territoires » du PLF pour 2019. À la lecture de ce document budgétaire, il apparaît clairement que cette agence est conçue comme la traduction concrète du « pacte girondin » que le Président de la République et le Premier ministre ont appelé de leurs vœux. Cette agence devrait donner corps à la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre une politique de cohésion des territoires qui soit véritablement partenariale et non plus verticale.

À ce stade, le programme 112 ne comporte ni autorisations d'engagement ni crédits de paiement pour la future agence. Il nous faudra donc attendre l'examen de la proposition de loi des sénateurs du groupe Rassemblement démocratique et social européen (RDSE) portant création d'une Agence nationale de la cohésion des territoires pour débattre de cette question.

En ce qui concerne le programme 162 – le programme « Interventions territoriales de l'État », ou PITE –, il s'agit d'un dispositif budgétaire atypique, conçu comme un outil financier d'actions interministérielles. Le montant total des autorisations d'engagement demandées à ce titre représente 35,7 millions d'euros, et le montant des crédits de paiement s'élève à 25,8 millions d'euros. Ce programme comporte cinq actions. L'action 2, relative à la qualité de l'eau en Bretagne, porte principalement sur le financement du nouveau plan de lutte contre les algues vertes. L'action 4 relative au programme exceptionnel d'investissement pour la Corse, vise à aider cette collectivité à surmonter ses handicaps naturels et à réduire les inégalités entre l'île et le continent – un objectif en passe d'être atteint puisque selon les informations communiquées par le ministère de l'intérieur, les taux d'équipement de la Corse, rapportés à sa population, sont désormais identiques à ceux du continent. L'action 6 relative au plan gouvernemental pour le Marais poitevin vise à protéger les prairies et les zones humides ; le PLF 2019 confirme sa clôture progressive. Je n'entre pas dans les détails de l'action 8 relative au plan chlordécone en Martinique et Guadeloupe, car nous y reviendrons lors de l'examen des amendements. L'action 9, enfin, concerne le plan Littoral 21 pour la région Occitanie et vise à répondre aux préoccupations environnementales et économiques de ce territoire.

En conclusion et après avoir remercié les personnes qui m'ont aidée à rédiger ce rapport, je vous invite, chers collègues, à émettre un avis favorable sur les deux programmes que je viens de vous présenter.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons aux interventions des représentants des groupes.

Mme Nathalie Sarles. Je tiens à remercier M. Pahun et Mme Lasserre-David pour leurs rapports, qui nous éclairent sur les missions qu'ils rapportent. Le lien entre le programme 205 « Affaires maritimes » et le programme 112 « Impulsion et coordination de la

politique d'aménagement du territoire » ne semble pas d'emblée évident mais au fond, leur ADN est semblable : ils correspondent l'un et l'autre à la même stratégie d'accompagnement des territoires fragiles ou dont les enjeux sont nationaux, et ils posent la question essentielle de la subsidiarité de l'action publique face aux enjeux de solidarité nationale.

La France possède le deuxième domaine maritime du monde ; c'est dire si les questions maritimes sont primordiales. Comme vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur pour avis, elles recouvrent des enjeux géopolitiques, militaires, stratégiques, économiques, sociaux, sécuritaires et écologiques majeurs. L'enjeu global de la sécurité maritime – la sécurité des personnes comme la préservation de l'environnement marin – nous semble fondamental dans le contexte actuel.

La récente marée noire qui s'est produite en Corse replace la dimension environnementale de la navigation maritime sur le devant de la scène. La création de parcs nationaux marins ou terrestres, comme celui des Calanques, ne saurait faire l'économie d'une politique ambitieuse en matière de lutte contre les marées noires accidentelles. Le maintien des moyens du plan Polmar/Terre apporte la preuve que le Gouvernement a pleinement pris conscience de ces enjeux. De même, nous pouvons nous satisfaire de la hausse de 3 millions d'euros qui est dévolue à l'action 4 relative à l'action interministérielle en mer. Je note également avec satisfaction le maintien des crédits de fonctionnement consacrés à l'action 1 relative à la sécurité et à la sûreté maritimes.

Vous avez abordé, monsieur le rapporteur pour avis, la question de l'enseignement et de la formation. Nous devons en effet redoubler de vigilance sur ce point au cours des exercices à venir.

Quant au programme 112, madame la rapporteure pour avis, il pose clairement la question de la subsidiarité, de la modularité et de la déconcentration de l'action publique. L'idée n'est pas que l'État intervienne partout mais qu'il intervienne là où les besoins de solidarité nationale sont les plus forts et là où existent des enjeux nationaux importants. Là encore, l'actualité législative récente et à venir place ce programme au cœur du débat : « Action Cœur de ville », dont l'outil législatif dit « opération de revitalisation du territoire » (ORT) vient d'être adopté dans le cadre de la loi ELAN, projet d'Agence nationale de la cohésion des territoires – qui suscite de nombreux espoirs – et projet de couverture numérique intégrale du territoire d'ici à 2022.

Nous pouvons nous féliciter que le budget global pour 2019 soit en hausse, notamment grâce à l'augmentation de plus de 10 millions d'euros des crédits destinés à l'action 2 relative au développement solidaire et équilibré des territoires. C'est cette action qui finance les fameuses maisons de services au public concernant lesquelles les attentes et les besoins sont nombreux.

Peut-être pourriez-vous préciser davantage quel sera l'avenir des contrats de ruralité, car les crédits actuellement affectés ne concernent que les contrats signés avant 2018.

Enfin, quel est l'avis des deux rapporteurs pour avis sur ces programmes et sur la capacité des budgets actuels à répondre aux enjeux de solidarité nationale et de subsidiarité de l'action publique dans les domaines de la sécurité maritime environnementale et humaine, de l'accompagnement des projets des collectivités, d'amélioration de l'accessibilité des services publics et, surtout, d'encouragement au développement économique ? En attendant, le groupe La République en Marche vous remercie pour ces deux rapports.

M. Vincent Descoeur. Avec votre permission, madame la présidente, je partagerai le temps de parole accordé au groupe Les Républicains avec M. Thibault Bazin, qui est bien meilleur spécialiste des questions maritimes que l' élu cantalien que je suis.

Je concentrerai mon propos sur quelques actions, en particulier celle qui concerne l'Agence nationale de cohésion des territoires, non sans faire remarquer que les moyens de la mission « Cohésion des territoires » diminuent pour la deuxième année consécutive, ce qui contraste avec la volonté affichée que le « soutien de l'État s'exprime au plus près du terrain ».

Votre rapport, madame la rapporteure pour avis, aborde la création de l'Agence nationale de cohésion des territoires dont les contours seraient définis par une proposition de loi d'initiative sénatoriale – ce qui est pour le moins curieux. Quelles seront les missions de cette agence ? De quels moyens disposera-t-elle ? La lecture de votre rapport permet de répondre à ces questions : le programme 112 ne prévoit ni autorisations d'engagement ni crédits de paiement, ce qui laisse dubitatif quant à la force de frappe de ce qui doit être « le bras armé de la politique de cohésion des territoires ». Nous ne sommes guère plus rassurés en lisant plus loin que l'agence sera une « structure ensemblière gérant des moyens agrégés autour de programmes en ciblant des objectifs précis ».

Mercredi dernier, devant les maires ruraux, le Premier ministre a évoqué l'ouverture de cette agence aux communes, et non plus seulement aux structures intercommunales – ce qui, vous en conviendrez, modifiera singulièrement son périmètre. Aussi jugez-vous crédible le fait que cette ouverture se fasse sans moyens nouveaux ?

Enfin, certaines collectivités ont pris des initiatives en matière d'ingénierie. Je pense en particulier aux départements qui ont créé des instances d'ingénierie départementale accompagnant les projets des communes et des intercommunalités. Que pensez-vous de l'articulation entre ces agences, qui ont fait leurs preuves, et l'agence nationale en gestation ?

M. Thibault Bazin. En complément des propos de M. Vincent Descoeur, je souhaite aborder la question de l'accompagnement par l'État des politiques de transition énergétique des collectivités. La rapporteure pour avis a évoqué les contrats existants mais certains territoires semblent oubliés. Elle a aussi annoncé de nouveaux contrats à venir : il serait intéressant de décliner un volet concret qui n'oublie aucun territoire et permette de toucher chaque foyer dans son quotidien.

Pourtant, la transition écologique des logements semble en marche ralentie. En effet, la rénovation des logements a été et sera profondément ralentie par les effets des mesures prises dans la loi de finances pour 2018, qu'il s'agisse du parc social ou du parc privé. Le bouleversement du modèle économique du logement social a produit des effets néfastes sur le programme de rénovation énergétique du parc existant des bailleurs sociaux, leur plan d'investissement ayant été réduit de 30 %. De même, les mesures ayant restreint les dispositifs d'incitation à l'investissement dans la pierre affectent profondément les constructions de logements vertueux. Les dépôts de permis de construire sont en panne dans les zones B et C, oubliées : 95 % du territoire sont ainsi privés de la production de logements respectueux du développement durable. L'absence d'offres attractives voisines n'incite pas les bailleurs privés à améliorer la performance énergétique de leurs logements puisque leurs locataires ne bénéficient pas d'offres concurrentes qui tirent les marchés locaux vers le haut. Avec cette baisse d'activité programmée, c'est tout l'artisanat et le bâtiment qui souffriront

sur les territoires, alors que les besoins sont importants et que la précarité énergétique est grande.

Au rythme constaté des rénovations, il faudra au parc français, qui compte plus de 30 millions de logements, un siècle pour accomplir sa transition énergétique. Alors que vous prévoyez d'augmenter considérablement le coût du chauffage, il est urgent de mener une politique volontariste et ambitieuse qui aide les particuliers à rénover leurs logements, faute de quoi de nombreux foyers se trouveront noyés – là est le lien avec les affaires maritimes – par votre politique. Il y va de la cohésion des territoires !

Mme Patricia Gallerneau. Je salue, au nom du groupe Mouvement Démocrate et apparentés, la stabilité budgétaire de ces deuxièmes budgets des affaires maritimes et de la cohésion du territoire pour la législature.

S'agissant du budget de la cohésion des territoires, je souhaite revenir sur les maisons de services au public, auxquelles mon groupe est très attaché et auxquelles vous avez accordé, madame la rapporteure pour avis, une large place dans votre rapport. Les MSAP permettent, c'est important, de remédier au sentiment d'enclavement des territoires et ont pour objectif notamment d'endiguer la fracture territoriale. Il s'agit d'ailleurs de la volonté du ministre, comme l'a souligné M. Julien Denormandie lors de son audition début octobre.

Beaucoup de travail reste à faire pour que toutes les MSAP répondent au cahier des charges qui leur a été attribué et qu'elles soient réellement une réussite pour les territoires. Je constate toutefois, comme d'autres, que le PLF pour 2019 ne prévoit pas de crédits consacrés à la création de nouvelles MSAP. Que pensez-vous donc, madame la rapporteure pour avis, de ces choix budgétaires du Gouvernement un peu limités ?

S'agissant du budget des affaires maritimes, je me réjouis particulièrement de l'accroissement de l'engagement de l'État en faveur de la SNSM, association dont l'objet est de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes. Depuis de nombreuses années, les rapporteurs aux affaires maritimes demandent un soutien de l'État à la SNSM, qui rencontre d'importantes difficultés de financement – c'est ce que j'entends très fréquemment dans mon département, la Vendée. Ces augmentations budgétaires sont donc à saluer.

Cette stabilité des crédits s'ajoutera en 2019 à une nouvelle redevance sur le domaine public portuaire, et notre groupe, comme l'a rappelé M. Jimmy Pahun, a fait adopter en première partie du PLF, sur le même schéma que ce qui existe pour le domaine public fluvial, un amendement donnant au gestionnaire du domaine public portuaire la possibilité d'instaurer une majoration de redevance en cas d'occupation irrégulière. Le domaine public maritime est, au même titre que le domaine public fluvial, rare et convoité. Il convenait donc d'assurer au gestionnaire les moyens de cette protection. Grâce à cet amendement, nous dissuaderons et sanctionnerons plus efficacement les occupants sans titre. Cet amendement s'inscrit aussi en parfaite cohérence avec le budget des affaires maritimes, que nous essayons de préserver afin de continuer à faire valoir l'image de grande nation maritime dont bénéficie toujours notre pays.

Monsieur le rapporteur pour avis, je termine mon propos sur le sujet de la pollution maritime, à laquelle vous êtes sensible, je le sais, et qui doit nous alerter en tant que membres de la commission du développement durable. La plupart des navires fonctionnent au fioul lourd, qui engendre une pollution importante et des milliers de décès prématurés par an au

sein de l'Union européenne. L'année dernière, les armateurs français ont adopté une démarche volontaire en faveur de l'option du gaz naturel liquéfié (GNL), en faisant en sorte que leurs porte-conteneurs soient propulsés au gaz. Dès lors, que pensez-vous de la solution préconisée par les acteurs du secteur et les associations environnementales, à savoir la conversion au GNL ? Pensez-vous que les initiatives du Gouvernement en ce sens soient suffisantes ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Pour le groupe UDI, Agir et Indépendants, je donne la parole à M. Stéphane Demilly et à M. Guy Bricout.

M. Stéphane Demilly. Avec près de onze millions de kilomètres carrés, vingt fois la superficie du pays, la France est le second pays au monde en termes de surface maritime, une géographie qui nous procure une formidable force économique. Le secteur maritime français représente ainsi près de 310 000 emplois directs, hors tourisme, un million d'emplois indirects et 65 milliards d'euros de chiffre d'affaires, sans compter les activités littorales. C'est autant que l'automobile et deux fois plus que le secteur aéronautique. Les enjeux sont donc considérables.

Le renforcement de la compétitivité de nos grands ports maritimes doit à l'évidence faire l'objet d'une stratégie dont l'investissement est l'un des éléments clés. Les sept grands ports maritimes français tels que définis par la réforme portuaire de 2008, Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle et Rouen, méritent ainsi la plus grande attention des services de l'État et doivent faire l'objet d'un véritable travail partenarial avec les exécutifs régionaux. En effet, par la loi NOTRe, les conseils régionaux ont été dotés de compétences renforcées en la matière. Quelles sont donc, monsieur le rapporteur pour avis, les pistes qui ont pu être dégagées dans le cadre de vos travaux afin de renforcer la compétitivité de nos grands ports maritimes, d'optimiser leurs retombées économiques sur nos territoires, et de renforcer le travail partenarial entre l'État et les régions ?

M. Guy Bricout. Les programmes qui nous sont soumis aujourd'hui appellent quelques réflexions et interrogations. Le programme « Action Cœur de ville » se voit dédier 5 milliards d'ici à 2022 ; c'est très bien mais j'avoue ne pas comprendre la manière dont le choix a été fait. Je pense par exemple à des villes de 10 000 à 20 000 habitants dont le commerce de centre-ville est en souffrance. Il faudrait sans doute à l'avenir élargir le choix à des villes dont le nombre d'habitants est moindre.

Concernant les MSAP, pour en avoir mis en place deux dans le Nord, je peux témoigner qu'elles rendent de précieux services. Je me félicite donc que le PLF priorise leur développement et y consacre 5 millions d'euros, bien que je vous aie entendue dire, madame la rapporteure pour avis, que le financement n'était pas suffisant.

S'agissant des services mobiles, l'ambition de couvrir l'ensemble du territoire en très haut débit dès 2020 est louable. Néanmoins, beaucoup d'implantations d'antennes sont bloquées par des recours intempestifs. Ne pourrait-on enfin avoir des études claires sur la nocivité ou non des antennes, pour mettre fin à ces blocages ?

Alors que l'ANCT est indispensable, sa création n'en finit pas de traîner. Notre groupe avait ainsi proposé sa mise en place via une proposition de loi. Que peut-on espérer au sujet de son calendrier et son périmètre exact ?

Enfin, si ce budget fait la part belle à la ville, *quid* de nos territoires ruraux ? Lors de ma campagne des législatives, j'avais suggéré l'idée d'un plan Marshall de la ruralité visant à ce que, pour chaque euro mis pour la ville, on mette l'équivalent pour la ruralité. Espérons que l'on tendra un jour vers ce véritable équilibre.

M. Christophe Bouillon. Pour ceux qui doutent que la France est une puissance maritime, il suffit d'entendre M. Jimmy Pahun pour se convaincre au contraire de sa vocation maritime forte. D'ailleurs, c'est la seule vigie que je connaisse qui dit « mer ! » plutôt que « terre ! », et je crois qu'on peut lui faire confiance pour la connaissance qu'il a de ce domaine.

Malgré tout, je regrette qu'à aucun moment n'ait été prononcé le mot *Brexit*. Je vous le dis en tant qu'élu normand : c'est un sujet qui nous inquiète, et j'aimerais savoir concrètement quels moyens d'accompagnement sont prévus pour permettre que, dans le corridor maritime que représente aujourd'hui la Manche, le *Brexit* ne pénalise pas les grands ports français – je pense au Havre, à Rouen et à beaucoup d'autres. On sait qu'une certaine volonté est exprimée au niveau européen, notamment par la Commissaire européenne Mme Violeta Bulc, qui a indiqué que l'on trouverait d'autres moyens que de passer par les ports français. Voilà qui peut nous inquiéter.

M. Jimmy Pahun a fait référence, et je l'en remercie, au développement du grand port maritime du Havre. Une question ancienne est celle de la chatière, un accès au chenal. Cet investissement, évoqué de manière récurrente, représente aujourd'hui la coquette somme de 100 millions d'euros. J'aimerais savoir si, dans le budget dont il a fait la présentation, des moyens sont dédiés à cette fameuse chatière attendue par la communauté portuaire havraise.

Sur la cohésion du territoire, a été évoquée la création de l'ANCT. Elle va se faire par voie législative, le texte étant actuellement au Sénat. Pour que ce soit une réussite, il faut qu'elle soit une agence territorialisée et non un « machin » parisien. Il faut que place soit faite aux élus, des élus qui représentent des collectivités de toutes tailles. Il faut également que cette agence soit dotée de moyens et notamment de moyens humains. Ce qui remonte des territoires, c'est souvent un manque d'ingénierie pour accompagner des projets. Il est bon de mettre en œuvre des dispositifs, de faire des appels à manifestation d'intérêt, mais, pour un élu d'une collectivité petite ou moyenne, il est toujours difficile de mettre en œuvre, ensuite, les moyens d'action.

Vous avez évoqué le programme « Action Cœur de ville » ; c'est un bon dispositif, mais il concerne 222 communes alors que l'on sait que la question de la revitalisation des centres-villes concerne au bas mot 700 à 800 communes dans notre pays. Je voudrais savoir si vous pensez à une possibilité d'élargissement de ce dispositif.

Vous avez par ailleurs évoqué la question des contrats de plan État-région. Nous arrivons en « queue de comète » de la précédente génération. Avez-vous des indications sur un calendrier et la façon dont se construira la prochaine génération ? Notamment, intégrera-t-elle, c'est une question que nous avons souvent discutée ici, l'avenir des petites lignes ferroviaires et un certain nombre d'investissements nécessaires en termes d'infrastructures ?

Enfin, s'agissant des MSAP, je considère, comme beaucoup, que la première des MSAP, c'est la mairie. Nous pouvons nous réjouir d'avoir, comme vous l'avez rappelé, 1 284 MSAP; c'est plutôt une réussite, cela permet de coordonner l'ensemble des services.

Malgré tout, je pense qu'il faut continuer à porter attention à toutes les communes de France, qui sont les premières maisons de services au public.

M. Loïc Prud'homme. Nous discutons ce matin de cohésion des territoires. Pourtant, on finance des pôles de compétitivité à hauteur de plusieurs millions d'euros et des grands plans d'urbanisme pour suivre une logique de métropolisation qui met les territoires en concurrence plutôt que d'œuvrer à leur cohésion. On se trompe en faisant cela ; l'attractivité d'un territoire passe d'abord par une offre de logements abordables, accessibles pour tous, par un parc HLM suffisant, adapté et performant au niveau thermique.

Cela passe aussi par des services publics accessibles à toutes et tous. C'est notamment l'objet du déploiement des MSAP. La nécessité de pouvoir accéder à des services publics de proximité n'est pas une idée abstraite mais une nécessité absolue, concrète, notamment pour réaliser la transition écologique qui s'impose à nous.

Je prendrai simplement l'exemple de la hausse du prix des carburants, qui n'est pas couplée à des mesures d'accompagnement à la hauteur. Comment pensez-vous que l'on puisse vivre dans les territoires ruraux ou péri-urbains quand il devient impossible de se déplacer ou qu'il faut arbitrer entre se chauffer et se déplacer, parfois loin, pour accéder aux services publics indispensables à notre vie quotidienne ? Croyez-vous sincèrement que la transition énergétique, notamment pour la mobilité, passe par des aides à la conversion de ce niveau ? Avec 250 000 bénéficiaires attendus pour un parc d'à peu près trente millions de véhicules particuliers, il faudra plus de cent ans pour renouveler le parc.

La cohésion du territoire passe évidemment par la prise en considération de ces réalités quotidiennes de nos concitoyens. Je pourrais apporter la même démonstration sur la faiblesse de l'investissement public dans la rénovation thermique des bâtiments, où il faudra des décennies pour atteindre une qualité suffisante du bâti. Pensez-vous que ce soit à la hauteur, alors que le GIEC tire la sonnette d'alarme et nous indique qu'il faut infléchir toutes les politiques publiques dans les deux ans qui viennent ?

M. Hubert Wulfranc. Nous sommes depuis plusieurs années sur un fond de restriction des moyens humains, des services de l'État et de ses opérateurs. C'est une trajectoire qui a entraîné une perte d'expertise de proximité privant de plus en plus souvent les collectivités territoriales d'un soutien en matière d'ingénierie. Il n'y a qu'à interroger la plupart des maires et des présidents de structures plus élaborées : ils y sont sans cesse confrontés. C'est vrai dans les domaines de l'habitat, de la salubrité, de la santé, de l'environnement ou encore des infrastructures.

La fédération de plusieurs organismes telle que signifiée dans le projet, chambres régionales des métiers et de l'artisanat (CRMA), Agence nationale de l'habitat (ANAH), Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), nous apparaît davantage comme un risque majeur de désarticulation des missions qui, malgré les difficultés engendrées par les politiques que vous pérennisez avec Cap 22, parvenaient à se conclure encore auprès des élus au travers des projets locaux. Vous parliez de rationalisation des instruments en faveur de la cohésion des territoires. Les mots ont un sens et votre vocabulaire confirme nos craintes. Les élus locaux n'ont pas besoin d'une descente de commandos pour donner un coup de main dans les territoires locaux, mais d'un suivi attentif et régulier des services de l'État sous l'autorité préfectorale pour dénouer, par un éclairage démocratique, avec et pour les élus, les dossiers. Et ce pour toutes les collectivités, fragiles ou non. Encore faut-il s'entendre sur ce que l'on

considère comme fragile. Nous redoutons donc la consolidation d'une gestion technocratique des enjeux territoriaux, habillée du doux mot de « girondisme ».

Votre conclusion à ce stade, madame la rapporteure pour avis, illustre d'ailleurs les difficultés de l'exécutif vis-à-vis de l'ANCT : nombre d'organismes concernés, moyens alloués, collectivités interlocutrices, autant de questions sans réponse à ce jour, alors que le Commissaire général à l'égalité des territoires demandait une mise en place de cette structure à l'automne. Le report et les conditions du débat sur la création de cette agence finissent de nous convaincre de son innocuité.

M. Olivier Falorni. Je commencerai mon intervention par les affaires maritimes et je voudrais évoquer tout particulièrement la SNSM, un outil primordial du sauvetage maritime mais dont le modèle financier reste très fragile. La SNSM occupe une place majeure dans le dispositif national du sauvetage en mer. Il faut souligner l'action des 7 000 bénévoles que compte la SNSM et qui permet de porter secours à des milliers de personnes en détresse en mer chaque année. Dans mon département, la Charente-Maritime, on ne compte pas moins de six stations et deux centres de formation, animés par 200 bénévoles. Lors de l'inauguration du Grand Pavois, Mme la ministre des transports, Élisabeth Borne, a annoncé la signature de la convention de partenariat liant l'État à la SNSM pour la période 2018-2020. Comme notre rapporteur pour avis, je me félicite de l'accroissement de l'engagement financier de l'État et de sa pérennisation, mais le compte n'y est pas.

En effet, en Charente-Maritime, chaque station dispose de ses propres moyens nautiques et gère son propre budget, pour un montant avoisinant les 350 000 euros, et le nombre d'interventions est en augmentation constante : 135 missions en 2017 contre 195 missions comptabilisées fin septembre 2018. Au plan national, ce sont trente-cinq canots tous temps qu'il faut renouveler, pour un budget de 1,2 million d'euros.

Pour renforcer la stabilité financière de la SNSM, la loi de finances initiale pour 2018 a introduit une nouvelle mesure lui permettant de bénéficier d'une partie des recettes issues du droit annuel de francisation et de navigation et du droit de passeport, dans la limite d'un plafond de 4 millions d'euros pour chaque taxe. Ma question porte sur le rendement effectif de cette taxe attribuée à la SNSM, qui paraît aujourd'hui relativement incertain et même improductif. Il apparaît que seul un montant de droit de francisation supplémentaire de 7 500 euros a été acquitté par un seul navire français. Pourrait-on connaître précisément le produit collecté de ce droit annuel de francisation et de navigation et, le cas échéant, les modalités pratiques de mécanismes permettant de faire participer les assurances au financement de la SNSM ?

S'agissant des crédits de la mission « Cohésion des territoires », je souhaiterais aborder plus particulièrement la question de la création de l'ANCT, présentée comme l'un des grands chantiers de la mission et qui aura vocation à collaborer dans le déploiement des grands programmes nationaux d'intervention, mais aussi en appui spécifique aux territoires pour des projets particuliers. La cohésion des territoires constitue l'ADN de notre groupe, Libertés et Territoires. Je souhaite poser quelques questions à propos de cette nouvelle agence qui devrait sortir de terre comme un guichet ouvert au bénéfice de toutes les collectivités.

L'ANCT s'adressera-t-elle à toutes les collectivités territoriales, sans omettre les communes rurales de moins de 3 500 habitants, afin de lutter efficacement contre les fractures territoriales grâce à une meilleure intervention de l'État sur le territoire ? D'autres questions restent en souffrance avant le lancement de l'agence en 2019. Quels sont les moyens humains

et financiers dont elle disposera ? Quels seront les outils qui lui permettront de mener des projets partagés avec les agences nationales qui ne l'intégreront pas ? Enfin, par quelle articulation la Caisse des dépôts, avec la Banque des territoires, doit permettre de renforcer la capacité de cette agence ?

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Madame Sarles, la sécurité maritime est surtout née de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, après laquelle ont été créés les préfets maritimes et tout un système qui fonctionne bien, puisqu'en quarante ans, il ne s'est pas produit d'accident maritime grave alors qu'un bateau entre dans la Manche chaque minute et demie. Ce sont essentiellement les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) français, à Corsen, Jobourg, Gris-Nez, qui gèrent cette sécurité maritime.

On a vu avec l'accident improbable il y a trois semaines en Corse que, sur la pollution, nous sommes encore démunis. Elle est présente en effet de façon assez importante autour de Porquerolles et dans la baie de Saint-Tropez.

Les passerelles maritimes, au niveau de l'enseignement, me tiennent à cœur. Je vais vous révéler un secret : j'étais mauvais élève à l'école. Quand on n'était pas bon élève, chez nous, on était envoyé travailler à la ferme ou à la mer. C'est ainsi que mon père m'a envoyé travailler comme marin-pêcheur entre seize et dix-neuf ans. J'y ai fait mes armes et j'ai connu la difficulté de ce métier. C'est un métier que l'on fait quand on est jeune car on y gagne bien sa vie. Quand on est un peu moins jeune, c'est parce qu'on a trouvé l'amour et qu'il faut construire une maison. Et quand on est un peu plus vieux, c'est difficile. Il faut donc penser à des évolutions de carrière pour ces marins-pêcheurs, qui exercent un métier à risque car je vous rappelle qu'il s'est encore produit vingt-trois accidents mortels cette année. Sur ce nombre, dix-sept marins ne portaient pas de gilet de sauvetage ; ceux-ci sont à présent tellement lourds qu'ils en porteront de moins en moins. Ces évolutions de carrière à imaginer pour les marins-pêcheurs se feraient peut-être à terre, dans le transport maritime, dans d'autres métiers moins physiques et moins difficiles en termes de rythme de sommeil.

Madame Gallerneau et monsieur Falorni, vous avez raison de souligner que la SNSM fonctionne grâce à 7 000 bénévoles. C'est la première des choses à rappeler. Le profil de ces bénévoles évolue. Les marins-pêcheurs y vont moins car ils sont de moins en moins nombreux, et ces occupations de sauvetage intéressent de plus en plus des gens venant du monde terrestre, des médecins, des retraités... Il faut donc les former et, pour cela, se donner les moyens. Vous avez également raison de rappeler qu'il faut entièrement renouveler la flotte, reconstruite en grande partie après le drame de l'*Aber-Wrac'h* en 1986.

Il faudra trouver un autre mode de financement et c'est pourquoi j'ai brièvement évoqué le rapport de Mme Chantal Guittet. Plusieurs pistes sont possibles. Il conviendrait par exemple d'estimer les économies que la SNSM permet de faire réaliser aux compagnies d'assurances, car les bateaux sauvés par la SNSM sont autant de préjudices épargnés aux assurances. On pourrait donc demander à ces compagnies de participer à l'effort de guerre de la SNSM. De même, ne pourrait-on demander, comme les Britanniques, une participation aux plaisanciers, alors que chez nous seuls 11 % de plaisanciers participent à l'aide de la SNSM ? Nous avons envie de travailler sur ces pistes car la SNSM est un emblème de la France.

Madame Gallerneau, avec le GNL on part de loin car il n'y avait pas plus polluant que le transport maritime. L'Organisation maritime internationale (OMI) demande d'aller vers un transport propre et décarboné. Dans la zone SECA Manche/Mer du Nord/Baltique, les émissions ne doivent pas contenir plus de 0,1 % de soufre. Ce sont des choses qui vont dans le

bon sens. J'en parlais l'autre jour, à l'issue d'un colloque sur la Méditerranée, avec ma camarade Mme Catherine Chabot, qui disait que la paix en Méditerranée viendra peut-être de la nécessité d'un environnement sain et propre. Les armements français prennent leur part et nous avons de même adopté un amendement important en première partie du PLF : le suramortissement qui permettra aux armateurs de réaliser des économies d'impôt dans la mesure où ils propulseront leurs bateaux avec un autre carburant que le fioul. C'est déjà le cas de Brittany Ferries et ce sera très probablement le cas des navires qui desservent la Corse.

Il y a d'autres métiers à imaginer, dans l'enseignement, autour des éoliennes en mer, des hydroliennes, de la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui sera très maritime, j'en suis certain.

Monsieur Demilly, je sais que ce rapport vous intéresse puisque vous en étiez le précédent rapporteur. Je vous remercie de rappeler que nous sommes le deuxième domaine maritime du monde. Il faut s'en servir. Vous avez également évoqué le tourisme, dont nous n'avons pas parlé dans ce rapport alors que c'est tout de même, il ne faut pas l'oublier, la première activité de bord de mer. Vous avez vu que nous avons « mis le paquet » sur le dragage. Le dossier sur les hinterlands, qui était votre préoccupation, est suivi. Nous sommes conscients de l'importance de développer la chaudière du Havre, cette arrivée entre le port du Havre et la Seine, mais les cordonniers sont parfois les plus mal chaussés : le maire du Havre a changé de mission...

Merci, monsieur Bouillon, de vos gentils propos sur ma « maritimité ». Le *Brexit* n'est pas encore réalisé. Étant au Modem, je suis naturellement optimiste ; on peut espérer trouver une solution. Le vrai problème du *Brexit*, c'est la pêche, car tous nos armements, lorientais, concarnois, boulonnais, qui vont pêcher dans le canal Saint-Georges, ne pourront plus s'y rendre. Il faut vraiment trouver des solutions, sinon ces contrôles à la frontière seront terribles, cela prendra des heures.

Comme MM. Prud'homme, Wulfranc, Descoeur et Bazin n'ont pas posé de question sur la « maritimité », je les remercie d'avoir été là. (*Sourires.*)

Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis. Comme j'ai regroupé mes réponses en fonction des thèmes, je vais commencer par les contrats de ruralité. À ce jour, il y en a plus de 480 et le financement va continuer. Les contrats de ruralité signés après le 1^{er} janvier 2018 ne seront plus intégrés dans la mission « Cohésion des territoires » mais dans une autre mission budgétaire. Le ministère de la cohésion des territoires a souhaité effectuer un bilan « flash » de ce dispositif. Il se révèle globalement positif mais souligne néanmoins les difficultés à promouvoir une véritable animation territoriale en raison des critères très limitatifs fixés par la loi de finances pour 2017 en ce qui concerne les dépenses d'ingénierie. Les collectivités sont inégalement dotées en moyens d'ingénierie et elles sont structurées différemment, ce qui peut rendre difficile l'élaboration d'un véritable projet de stratégie de territoire. C'est l'une des principales problématiques auxquelles sera confrontée la future ANCT.

Il m'est difficile de vous apporter des réponses précises sur cette ANCT car nous ne pouvons pas préjuger des débats parlementaires, qui viennent de commencer à la commission du développement durable du Sénat. Lorsqu'il est venu nous voir il y a quelques semaines, M. Julien Denormandie a rappelé que les moyens d'ingénierie existent mais que les collectivités ont besoin de ce guichet unique pour y accéder. Si l'on s'en tient à ce qu'avait annoncé M. Jacques Mézard, la future agence sera notamment dotée des moyens du

Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et de l'Établissement public national d'aménagement et de restructuration des espaces commerciaux et artisanaux (EPARECA). Monsieur Olivier Falorni, vous m'avez demandé si cette agence s'adresserait à toutes les collectivités. On peut l'imaginer mais je ne peux pas encore vous répondre de façon certaine. Aura-t-elle des moyens humains et financiers ainsi que des outils ? Je l'espère, ce sera là tout notre travail.

Le logement social ne fait pas partie des sujets que nous devons traiter ce matin, mais je tiens à dire que, comme vous, je pense que nous devons conduire une politique volontariste dans ce domaine.

S'agissant des MSAP, un diagnostic est en cours et il reste beaucoup à faire. Vous avez noté, madame Patricia Gallerneau, qu'il n'est pas prévu de leur affecter de nouveaux crédits pour l'an prochain. Nous voulons stabiliser le modèle et établir un diagnostic sur ce qui pourrait les rendre plus efficaces avant d'envisager d'en implanter sur d'autres territoires.

Comme vous l'avez rappelé, M. Guy Bricout, 222 villes ont été sélectionnées pour l'action « Cœur de ville ». Toutes les villes ont pu répondre car le Gouvernement avait volontairement écarté l'idée de créer un seuil de population. Comme vous, je pense aussi qu'il ne faut pas en faire un « machin parisien » car l'action doit se situer au plus près des territoires. Il faut écouter ce qu'ils ont à dire sur leur fonctionnement et sur ce que ces contrats vont pouvoir apporter à toutes les collectivités. Il va falloir leur donner des moyens, notamment humains. Je suis d'accord avec vous mais, à ce stade, il m'est difficile de vous apporter plus d'informations.

En ce qui concerne la nocivité des ondes et des antennes, je ne peux qu'abonder dans votre sens. Ce n'est pas du tout le sujet de notre réunion mais il est à noter que ces MSAP ne peuvent pas fonctionner correctement sans une excellente connexion numérique. Toutes les personnes auditionnées nous l'ont dit : la majorité des citoyens poussent la porte des MSAP pour avoir une bonne connexion et pour être aidés dans leurs relations numériques. J'ai entendu le parallèle établi entre les MSAP et la réalité des foyers français, mais c'est un peu hors sujet par rapport à notre débat du jour.

Quant aux contrats de plan État-région (CPER), ceux qui existent durent jusqu'en 2020. Nous n'avons pas de nouvelles indications à ce jour.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous allons passer aux questions. Je rappelle qu'elles ne doivent pas excéder une minute chacune.

Mme Danielle Brulebois. Ma question s'adresse à Mme la rapporteure pour avis Lasserre-David que je félicite pour la qualité de son exposé. Les CPER 2015-2020 concernent le programme 112 ; 50 % des crédits de l'État sont affectés aux mobilités. À l'heure de la hausse du prix des carburants, ce volet est indispensable à la réduction des émissions de CO₂. Il est important de proposer des solutions de mobilité en zone rurale et de développer l'offre ferroviaire dans les territoires.

Dans cette optique, le CPER signé entre l'État et la région Bourgogne-Franche-Comté prévoyait un important volet consacré à la modernisation des infrastructures existantes. Pour la ligne de Remiremont, par exemple, il était prévu de construire deux évitements supplémentaires pour que les trains puissent se croiser et pour que le trafic soit sûr et satisfaisant. Mme la ministre Élisabeth Borne m'avait assuré que l'État tiendrait ses

engagements mais le conseil régional s'est retiré. L'État a-t-il les moyens de faire respecter les conventions signées ?

Mme Valérie Beauvais. Dans le programme 135 « Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat », j'ai noté l'inscription de la somme de 35,7 millions d'euros pour 2019. Après avoir connu une baisse d'environ 22 % en 2018 par rapport à 2017, ce programme est à nouveau mis à la diète, devant supporter une diminution de 33 millions d'euros en 2019. Cette baisse affecte principalement l'action n° 1 « Construction locative et amélioration du parc » puisque les crédits de l'État passent de 61,8 millions d'euros en 2018 à 10,8 millions d'euros en 2019 contre, je le rappelle, 204,8 millions d'euros en 2017. Cette mission a pour objectif de financer des actions en faveur du développement et de l'aménagement du territoire, mais aussi du renouvellement urbain, de la solidarité entre les territoires, du logement et de l'habitat durable.

Pourriez-vous nous dire quelle sera la répartition des moyens entre ces actions ? Quels sont les budgets qui vont augmenter et, à l'inverse, quels sont ceux qui vont diminuer ?

M. Fabrice Brun. Madame la rapporteure pour avis, ma question porte sur le lien entre les territoires métropolitains et les territoires ruraux, et sur les essais de contractualisation entre métropole et ruralité. Où en sont les contrats de réciprocité ville-campagne ? Ces contrats apparus en 2014 ont-ils fait l'objet d'une évaluation ? À ma connaissance, il y en a au moins deux qui ont été signés : l'un entre la métropole de Brest et le Pays Centre Ouest Bretagne ; l'autre entre la métropole de Toulouse et le Pays Portes de Gascogne. Cette initiative intéressante mérite d'être évaluée parce qu'elle matérialise la théorie du ruissellement de la richesse produite, avec la métropole comme fer de lance, ainsi que cela devait être le cas dans les pactes métropolitains d'innovation qui doivent désormais intégrer des contrats de coopération avec les territoires environnants.

Mme Sophie Panonacle. Monsieur Pahun, je voulais vous alerter sur le décret du 31 août 2018 concernant l'application de la responsabilité élargie des producteurs (REP) qui exclut les bateaux de plaisance ou de sport destinés à l'exportation de l'éco-contribution. Sachant que 80 % des bateaux de ce type sont exportés, nous sommes face à un petit dilemme. Quelle est votre position sur le sujet ?

J'aurais aussi quelques remarques à faire. Le ministre M. Jean-Michel Blanquer a dernièrement inauguré le Navire des métiers. L'Éducation nationale est partenaire de cet espace de recrutement dans les métiers de l'industrie navale. C'est très intéressant, de même que la semaine de l'emploi maritime développée avec Pôle Emploi. N'oublions pas les femmes dans le maritime, elles ont un positionnement particulièrement fort et à développer. Enfin, nous attendons avec impatience les déclarations du Premier ministre dans le cadre du Comité interministériel de la mer (CIMer).

M. Emmanuel Maquet. Monsieur le rapporteur pour avis, vous évoquez à raison les problèmes de financement de la SNSM. La situation de cette structure est totalement paradoxale. Elle est un maillon essentiel de la sécurité maritime : elle intervient jour et nuit pour accomplir une mission d'utilité publique en secourant près de 6 000 personnes par an. C'est pourtant une simple association loi 1901, financée par l'État à hauteur de 6 millions d'euros et par les dons gracieux de nos concitoyens.

Votre rapport nous rappelle que l'État a affecté à la SNSM les recettes d'une taxe sur les casinos embarqués sur les navires. Cette taxe ne rapporte rien puisqu'il n'existe pas de

casino embarqué sur les navires français. C'est ubuesque. Pour y remédier, le secrétaire d'État M. Sébastien Lecornu s'était engagé à affecter 5 % des recettes fiscales générées par les parcs éoliens en mer à la SNSM, soit environ 2 millions d'euros par an. Au vu de l'augmentation constante des interventions de la SNSM et de ses besoins, pensez-vous que c'est suffisant ?

M. Martial Saddier. À l'instar de M. Vincent Descoeur, je m'inquiète à propos de l'ANCT. Le Gouvernement, très fraîchement remanié, a annoncé une nouvelle proximité avec les collectivités territoriales. Que la première réponse soit de créer une agence nationale a de quoi susciter des interrogations, d'autant plus qu'il n'y a pas le début du commencement du moindre financement. Sans faire de procès d'intention, je trouve qu'une volonté de recentralisation est perceptible depuis dix-huit mois dans ce secteur comme dans d'autres. Avant de créer cette agence nationale, il faudrait se souvenir que dans chaque territoire et dans chaque arrondissement, il y a ce que l'on appelle une sous-préfecture. Avant de créer de nouvelles instances, on serait peut-être bien inspiré de remettre un peu de monde dans nos sous-préfectures, là où est la vraie proximité avec les territoires et les élus locaux.

Mme Stéphanie Kerbarh. Monsieur le rapporteur pour avis, vous nous annoncez que le matériel de sports nautiques – les planches à voile, par exemple – fera partie de la REP « loisirs » et non pas de la REP « plaisance ». Or les matériaux tels que le polystyrène, la fibre de verre, la fibre de carbone, le Kevlar et la résine époxy se retrouvent aussi dans le domaine de la plaisance. Comment expliquez-vous ce classement ?

M. Jean-Pierre Vigier. La poursuite de la modernisation de l'action publique doit prendre en compte toutes les spécificités de nos territoires, particulièrement celles des territoires ruraux. Ayant un rôle d'aménageur, l'État intervient de manière capitale dans notre territoire et il ne doit jamais perdre de vue la qualité et surtout la proximité que sont en droit d'attendre nos concitoyens. Comment pouvez-vous nous garantir la satisfaction de cet objectif – apporter un service de qualité et de proximité en milieu rural – alors que seront supprimés 400 emplois en raison de la poursuite du plan Préfectures nouvelle génération ?

M. Jean-Marie Sermier. Pour ma part, je voudrais revenir sur les villes moyennes qui regroupent un quart de la population française. Tout le monde constate que leur centre-ville va mal. En mars 2018, M. Jacques Mézard a proposé un dispositif pouvant engager 222 villes dans une opération « Action Cœur de ville ». À mon avis, le budget annoncé – 5 milliards d'euros sur cinq ans – provenait d'une affectation prioritaire plutôt que de nouveaux fonds : 1,7 milliard d'euros de la Caisse des dépôts, 1,5 milliard d'euros d'Action Logement, 1,2 milliard d'euros de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et 600 millions d'euros de différents financeurs, dont l'État. Où en est-on au niveau de l'État qui devait notamment investir dans l'ingénierie et les études ? C'est maintenant qu'il faut le faire. Des autorisations d'engagement ont été mises en place. Les crédits de paiement suffiront-ils ?

M. Yannick Haury. Monsieur le rapporteur pour avis, comme vous le soulignez, il existe un vrai décalage entre la puissance maritime de la France et son manque de culture maritime. Le potentiel économique lié à la mer et aux océans est insuffisamment mis en valeur. Dans votre rapport, vous regrettez aussi le manque d'attractivité et de débouchés de certaines formations, notamment dans le secteur de la pêche et du mareyage. Vous émettez un souhait qui est aussi le mien : réconcilier les Français avec la mer pour que la vocation maritime de la France devienne une évidence pour chacun. Selon vous, comment parvenir à valoriser cette économie et à développer une vraie culture maritime dans notre pays ?

M. Pierre Vatin. L'action n° 3 « Lutte contre l'habitat indigne » du programme 135 connaît une forte augmentation, passant de 7,2 millions d'euros en 2018 à 25,2 millions d'euros en 2019. Cette action a pour but de financer les diagnostics et contrôles après travaux, les mesures d'office en cas de carence du propriétaire – travaux, hébergement ou relogement des occupants. Pouvez-vous nous dire comment seront répartis ces crédits ? Quelles seront les régions les plus dotées et les moins dotées ?

M. David Lorion. Dans le cadre de la réflexion sur la cohésion des territoires, il y a une anomalie concernant l'enseignement maritime. Il existe douze lycées professionnels maritimes sur l'ensemble du littoral métropolitain, qui scolarisent 1 900 étudiants, dont 100 étudiants préparant un brevet de technicien supérieur (BTS). En outre-mer, il existe des centres agréés – qui comptent 600 élèves chacun – mais aucun lycée professionnel. Rappelons les budgets : 20 millions d'euros pour les lycées professionnels et seulement 720 000 euros pour les centres agréés outre-mer. Quand on sait que l'outre-mer permet à la France d'être le deuxième pays du monde en termes de zone économique exclusive et que la seule île de La Réunion concentre 12 % des pêches nationales grâce à la légine, il est assez étonnant qu'il n'y ait aucun lycée professionnel maritime dans les départements d'outre-mer. À un moment donné, pourrait-on inscrire un tel projet ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Vous avez la parole, madame la rapporteure pour avis, pour répondre à cette série de questions.

Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis. Madame Danielle Brulebois, vous m'avez interrogée sur la mobilité dans votre circonscription, et sur la modernisation des infrastructures avec la construction de deux évitements. Vous regrettez le recul de la région et vous demandez si l'État a les moyens de faire respecter les CPER. Je l'espère, mais je ne peux pas vous répondre aujourd'hui. Je vous encourage à poser cette question à Mme la ministre, la prochaine fois qu'elle viendra nous rencontrer.

Mme Valérie Beauvais je vais avoir un peu de mal à répondre à votre question qui était hors du champ de notre saisine.

Monsieur Fabrice Brun, vous me demandez où en sont les contrats de réciprocité ville-campagne. Il n'y a pas vraiment de bilan puisqu'ils viennent d'être signés. Seulement deux des quatre contrats proposés ont été finalisés : la métropole de Brest et le Pays Centre Ouest Bretagne ont signé un protocole d'accord le 14 novembre 2016 ; la métropole de Toulouse et le Pays Portes de Gascogne ont signé le leur le 10 juillet 2017. Cette expérience a fait des émules puisque la métropole de Tours travaille à l'élaboration d'un contrat de réciprocité avec les intercommunalités du département. Plutôt que d'envisager des contractualisations spécifiques, nous pensons que la dimension de réciprocité, et plus largement de coopération inter-territoriale, a vocation à constituer une donnée structurante de toutes les contractualisations existantes ou à venir, qu'il s'agisse des CPER, des contrats de ruralité, des pactes État-métropole ou des futurs contrats de cohésion.

Monsieur Martial Saddier, à propos de l'ANCT, vous faites un constat de recentralisation et vous émettez un souhait : que nous remettions du monde dans les sous-préfectures avant d'imaginer d'autres structures. J'entends votre constat et vos préconisations, que je transmettrai.

Monsieur Jean-Marie Sermier, je n'ai pas entendu tout à fait la même chose que vous en ce qui concerne l'opération « Action Cœur de ville ». M. Julien Denormandie nous a

expliqué ici même que les 5 milliards d'euros alloués ne sont pas des crédits recyclés. Action Logement va ainsi mettre 1,5 milliard d'euros supplémentaires qui ne sont pas pris sur les crédits de rénovation urbaine, ni sur ceux qui sont utilisés avec les bailleurs sociaux. Ce sont de nouveaux crédits, ce qui est plutôt rassurant.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Madame Sophie Panonacle, je vous remercie de votre question qui me donne l'occasion de faire un petit rappel sur ce que rapporte le droit annuel de francisation et de navigation qui avait été donné en quasi-totalité au Conservatoire du littoral par le président Chirac en 1986. Cette enveloppe tend à diminuer : elle est passée de 47,19 millions d'euros à 44,27 millions d'euros entre 2010 et 2017. L'an dernier, ce montant de 44,27 millions d'euros avait été réparti de la manière suivante : 37,95 millions d'euros pour le Conservatoire du littoral, 4,6 millions d'euros pour la collectivité territoriale de Corse et 1,72 million d'euros reversés au budget de l'État. Depuis 2016, le montant affecté au Conservatoire du littoral est plafonné à 38,5 millions d'euros. Par ailleurs, à partir de 2018, une fraction du DAFN est attribuée à la SNSM. Au premier janvier 2018, le montant était de 75 000 euros, mais il s'agit d'un chiffre provisoire. Nous réfléchissons à une réfection totale du DAFN afin de faciliter la collecte.

Dans le secteur de la plaisance, nous avons des champions du monde de l'exportation. Essentiellement vendéens, ces chantiers exportent neuf bateaux sur dix. À mon grand désarroi, neuf bateaux vendus sur dix sont des bateaux à moteur. Il ne serait pas tout à fait logique de leur faire payer à l'export, une taxe qui revient en France. D'ailleurs, il serait bon que chaque pays puisse mettre en place une telle taxe. Au passage, je remercie les plaisanciers de faire cet effort supplémentaire.

Madame Panonacle, je suis d'accord avec vous sur la formation et sur les femmes qui naviguent, et je sais que l'on peut compter sur vous pour suivre ce dossier. Votre propos rejoint un peu la question de M. Lorion. En France, nous avons le luxe d'avoir douze lycées maritimes dont les effectifs sont probablement équivalents à ceux d'un lycée classique : 1 900 élèves. Vous avez raison, monsieur Lorion, de soulever la question de la création d'un lycée maritime outre-mer.

Pour sa part, M. Haury s'interroge sur le rapport des Français à la mer. Le général de Gaulle disait que les Français tournaient le dos à la mer. Cet été, je suis allé écouter un historien qui nous rappelait l'évolution de Belle-Île-en-Mer où, de tout temps, il n'y a jamais eu que 20 % des habitants à travailler avec la mer. Ce pourcentage peut sembler faible dans une île. La mer est parfois un territoire difficile : il faut savoir y nager, y être heureux. Dans un territoire maritime, l'équilibre peut comporter plusieurs dimensions. Il faut que l'on arrive à faire aimer la mer en France. On s'y efforce. Comme vous le savez, je vous casse souvent les pieds avec mes régates et mes courses. Il y en a une magnifique qui part dimanche prochain et qui va certainement faire aimer les marins, qui sont des gens simples et très compétents, aux Français. J'espère qu'ils auront beau temps pour cette Route du Rhum.

Monsieur Maquet, il a en effet été décidé d'affecter 5 % des recettes fiscales générées par les parcs éoliens en mer à la SNSM. Le problème est qu'aucun parc n'est encore achevé. Mais vous avez pu constater avec quelle rapidité le Gouvernement a créé le permis enveloppe pour simplifier les procédures. Dépêchons-nous car nous avons déjà beaucoup de retard par rapport aux pays du nord de l'Europe. Outre la SNSM, les pêcheurs récupèrent une partie des taxes liées à l'implantation de ces parcs éoliens. L'érection des premiers parcs éoliens a peut-être été décidée un peu vite. On peut penser qu'avec le document stratégique de façade, le processus sera plus simple et facile.

M. Emmanuel Maquet. Nous avons fait des bêtises !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Vous avez raison, mais ce Gouvernement a la volonté de faire évoluer les choses.

Madame Kerbarh, vous m'interrogez sur le recyclage du matériel des sports nautiques. Il ne faut pas que ce soient les industriels français qui prennent en charge l'éco-contribution sur tous ces petits engins – bateaux Zodiac, planches de *paddle*, planches à voile, kayaks – car il y aurait une vraie distorsion de concurrence avec les fabricants étrangers. Là encore, l'éco-contribution doit être réglée directement par l'acheteur. Nous pourrions aborder le sujet au cours des débats concernant le texte sur l'économie circulaire. Nous pouvons peut-être intervenir avec plus de fermeté en ce qui concerne la puissance des moteurs embarqués. Le drame de cette profession est qu'il n'y a pas grand-chose à recycler et à valoriser dans un bateau. Nous allons devoir être créatifs.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie de vous intéresser aux choses de la mer.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci beaucoup madame la rapporteure pour avis, monsieur le rapporteur pour avis, pour cet excellent travail. Nous allons passer à l'examen des amendements.

Article 39 et État B : Crédits du budget général

La commission examine l'amendement II-CD76 de Mme Mathilde Panot.

M. Loïc Prud'homme. Quand on parle de cohésion des territoires, il ne faut pas oublier les outre-mer. Je voudrais parler ici de l'affaire du chlordécone qui est un véritable scandale d'État. La France Insoumise demande d'ailleurs la mise en œuvre d'une commission d'enquête parlementaire à ce sujet. La prise en charge par la collectivité publique des conséquences de l'usage du chlordécone, un insecticide particulièrement toxique, pendant plus de vingt ans dans les bananeraies des Antilles françaises, est un enjeu écologique fondamental pour ces territoires.

Au-delà des écosystèmes, la quasi-totalité des Antillais sont eux aussi contaminés – 95 % des Guadeloupéens et 92 % des Martiniquais – comme le révèle une étude menée pour la première fois à grande échelle par Santé publique France. Ce perturbateur endocrinien très puissant altère, semble-t-il, la fertilité et entrave le développement neurologique des nourrissons. Au vu de la persistance du chlordécone dans les écosystèmes et du degré de contamination des populations locales, des mesures concrètes et urgentes de dépollution et de protection doivent être prises. Près de trente ans après l'interdiction du chlordécone, les populations antillaises ont droit à la reconnaissance des préjudices subis et de leur statut de victime par l'État et la société.

Pour ce faire, il est proposé de puiser dans le programme n° 112 « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire » la somme de 6,415632 millions d'euros. Nous considérons que l'attractivité des territoires passe avant tout par des plans environnementaux qui améliorent la qualité de vie et l'activité économique dans les territoires, conformément aux ambitions écologiques du Gouvernement, plutôt que par le financement de pôles de compétitivité et un modèle de métropolisation qui met les territoires en concurrence.

Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis. Le Président de la République a annoncé des financements supplémentaires de 3 millions d'euros sur deux ans pour mener à bien ce plan chlordécone alors que vous demandez 6,4 millions d'euros. On considère que les fonds ne pourraient pas être employés dès l'année prochaine, tant que la cartographie des terres polluées n'est pas achevée. Je demande le retrait de l'amendement, sinon j'émettrai un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle passe à l'amendement II-CD77 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Nous ne comptons plus les articles de la presse quotidienne régionale et nationale faisant état de fermetures de bureaux de poste et relayant le désarroi des habitants abandonnés. Nous observons le même phénomène à l'œuvre avec les hôpitaux. Cette tendance est d'autant plus préjudiciable dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville où se concentrent les populations les plus fragiles. L'outre-mer et les zones rurales ne sont pas en reste.

D'après l'indicateur 2.2 du rapport budgétaire de la mission, qui porte sur la « réduction du temps d'accès des usagers à une maison de services au public », en 2018, 75 % de la population des communes de moins de 30 000 habitants dans les quatre-vingt-dix-sept départements équipés sont à moins de vingt minutes d'une maison de services au public. Cela est insuffisant. En zone rurale, un temps de trajet de plus de vingt minutes signifie que ces services ne sont pas dans la commune de la personne concernée. Des milliers d'habitants sans moyen de transport n'ont donc accès à aucun service public, ce qui n'est pas acceptable.

Par cet amendement, nous proposons de transférer 31 millions d'euros de l'action 7 du programme 135, qui vise notamment à financer les grandes opérations d'urbanisme bien souvent inutiles, vers le redéploiement de l'accès aux services publics par le biais du programme 112.

Mme Florence Lasserre-David, rapporteure pour avis. Cet amendement, qui a été rejeté hier en commission des finances, propose une forte hausse des crédits dédiés à l'accès aux services publics et aux MSAP. L'enveloppe que vous demandez est disproportionnée, notamment parce qu'il faut laisser le temps d'établir le diagnostic des besoins et de mener une réflexion sur les services à proposer avant d'ouvrir une MSAP. Les 13,73 millions d'euros prévus par le programme 112 sont suffisants pour l'année à venir. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Cohésion des territoires ».

La commission émet ensuite un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables. »

Après l'article 76

La commission examine l'amendement II-CD46 de M. Lionel Causse.

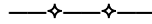
M. Lionel Causse. Cet amendement propose la remise d'un rapport sur la réforme du DAFN qui finance le Conservatoire du littoral, mais aussi la filière REP du recyclage des

bateaux et la SNSM. Le Gouvernement a prévu de réformer le DAFN en 2020. Il est important que nous puissions avoir ce rapport d'information dans le courant de l'année 2019, afin de pouvoir préparer l'avenir du financement de ces activités.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Je suis favorable à votre amendement, monsieur Causse, mais je vous propose de donner un peu plus de temps aux services ministériels pour élaborer ce rapport car le *Brexit* leur donne beaucoup de travail en ce moment. Je vous propose de remplacer « six mois » par « neuf mois ».

M. Lionel Causse. Je suis d'accord pour un délai de neuf mois, mais c'est un maximum car une durée plus longue ne nous permettrait pas d'avoir les informations à temps.

La commission adopte l'amendement rectifié.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 31 octobre 2018 à 9 h 35

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, Mme Patricia Gallerneau, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feur, M. David Lorion, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Jean-Luc Poudroux, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Gabriel Serville, Mme Frédérique Tuffnell, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - M. Christophe Arend, M. Guillaume Garot, M. Christian Jacob, Mme Aude Luquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, Mme Laurianne Rossi

Assistaient également à la réunion. - M. Thibault Bazin, M. Jean-Pierre Vigier