

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Séances du lundi 31 janvier 2022

Compte rendu intégral



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 GÉNÉRAL

1 ^{re} séance	1247
2 ^e séance	1281

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

139^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 31 janvier 2022

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 MME LAETITIA SAINT-PAUL

1. Annulation de l'élection d'une députée (p. 1249)

2. Démission et remplacement de députés (p. 1249)

3. Avenir du secteur aéronautique (p. 1249)

Mme Sylvia Pinel (LT)

Mme Mathilde Panot (FI)

M. Hubert Wulfranc (GDR)

M. Pierre Cabaré (LaREM)

M. David Lorion (LR)

M. Jean-Luc Lagleize (Dem)

Mme Valérie Rabault (SOC)

M. Thomas Gassilloud (Agir ens)

M. Grégory Labille (UDI-I)

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

Mme Sylvia Pinel (LT)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Hubert Wulfranc (GDR)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mme Olga Givernet (LaREM)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Alexandre Freschi (LaREM)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Robin Reda (LR)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Thibault Bazin (LR)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Jean-Luc Lagleize (Dem)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. David Habib (SOC)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Thomas Gassilloud (Agir ens)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Grégory Labille (UDI-I)

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mme Catherine Pujol

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Suspension et reprise de la séance (p. 1264)

4. Mal-logement (p. 1264)

Mme Mathilde Panot (FI)

M. Stéphane Peu (GDR)

M. Guillaume Vuilletet (LaREM)

M. Thibault Bazin (LR)

M. Christophe Blanchet (Dem)

Mme Isabelle Santiago (SOC)

M. Vincent Ledoux (Agir ens)

Mme Sophie Métadier (UDI-I)

Mme Sylvia Pinel (LT)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement

M. Jean-Hugues Ratenon (FI)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

M. Stéphane Peu (GDR)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

Mme Ramlati Ali (LaREM)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

M. Richard Lioger (LaREM)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

M. David Lorion (LR)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

Mme Sylvie Bouchet Bellecourt (LR)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

Mme Sophie Mette (Dem)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

Mme Isabelle Santiago (SOC)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

Mme Sophie Métadier (UDI-I)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

M. Michel Castellani (LT)

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée

5. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 1280)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME LAETITIA SAINT-PAUL

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

ANNULATION DE L'ÉLECTION D'UNE DÉPUTÉE

Mme la présidente. En application de l'article L.O. 185 du code électoral, le président de l'Assemblée nationale a reçu du Conseil constitutionnel communication d'une décision portant annulation de l'élection législative des 30 mai et 6 juin 2021 dans la quinzième circonscription de Paris, à la suite de laquelle Mme Lamia El Aaraje avait été proclamée élue.

2

DÉMISSION ET REMPLACEMENT DE DÉPUTÉS

Mme la présidente. Le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. Bruno Bonnell, député de la sixième circonscription du Rhône, une lettre l'informant qu'il se démettait de son mandat de député. Acte a été pris de sa démission au *Journal officiel* du dimanche 30 janvier 2022.

Par ailleurs, le président a reçu de M. Laurent Garcia, député de la deuxième circonscription de Meurthe-et-Moselle, et de Mme Frédérique Lardet, députée de la deuxième circonscription de la Haute-Savoie, des lettres l'informant qu'ils se démettaient de leur mandat de député à compter du samedi 29 janvier 2022. Par des communications du mardi 25 janvier 2022, M. le ministre de l'intérieur l'a informé que M. Laurent Garcia et Mme Frédérique Lardet sont respectivement remplacés, jusqu'au renouvellement de l'Assemblée nationale, par Mme Pascale César et par M. Jacques Rey, élus en même temps qu'eux à cet effet.

3

AVENIR DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle le débat sur l'avenir du secteur aéronautique.

La conférence des présidents a décidé d'organiser ce débat en deux parties. Dans un premier temps, nous entendrons les orateurs des groupes, puis le Gouvernement. Nous procéderons ensuite à une séquence de questions-réponses.

La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel (LT). « L'homme doit s'élever au-dessus de la terre, aux limites de l'atmosphère et au-delà, ainsi seulement pourra-t-il comprendre tout à fait le monde dans lequel il vit. » Socrate n'a pas assisté à l'avènement de cette fabuleuse invention que constitue l'avion, mais il en percevait déjà la richesse. Libéré de la gravité, l'homme a emprunté les airs pour découvrir d'autres cultures et d'autres modes de vie. L'histoire a démontré, à maintes reprises, lors des crises humanitaires notamment, comment il pouvait tirer profit de ce vecteur essentiel de paix et d'ouverture. La lutte contre le réchauffement climatique et la baisse historique du trafic aérien ces deux dernières années, en raison de la pandémie de covid-19, nous conduisent cependant à nous interroger aujourd'hui sur l'avenir du secteur aéronautique.

L'un des premiers défis, et non des moindres, que ce secteur devra relever est la décarbonation. Vous le savez, la filière n'a pas attendu certaines dispositions législatives pour diminuer son empreinte carbone. Au cours des trente dernières années, les différents progrès accomplis dans ce domaine ont d'ores et déjà permis de diviser par deux la consommation de kérosène par passager et par kilomètre et les émissions de CO₂ associées. Reste qu'il faut aller plus loin et plus vite. La mission d'information sur l'avenir du secteur aéronautique qui nous a été confiée, à Jean-Luc Lagleize, que je salue amicalement, et moi-même, avait précisément pour objet d'examiner les conditions de cette transition écologique et d'approfondir différentes pistes.

Le premier levier de décarbonation sur lequel je souhaite insister, monsieur le ministre délégué chargé des transports, est le renouvellement des flottes. Les constructeurs aéronautiques ont bâti de nouvelles générations d'avions qui permettent des progrès significatifs tant en matière environnementale – ils consomment 15 % à 25 % de moins de carburant et réduisent par conséquent leurs émissions de CO₂ –, qu'au niveau de la pollution sonore. Ces performances témoignent de plusieurs progrès techniques, parmi lesquels la motorisation de l'avion et l'allègement de l'aéronef grâce aux matériaux composites. Pour que ces innovations aient un effet sur les émissions de CO₂, il est indispensable que les compagnies aériennes s'équipent de tels aéronefs et que des mécanismes incitatifs soient instaurés pour le renouvellement des flottes. Je regrette donc que les amendements que Jean-Luc Lagleize et moi-même avions déposés sur le projet de loi de finances (PLF) pour 2022, qui visaient à créer un mécanisme de suramortissement pour le renouvellement des flottes, aient été rejetés.

Une autre piste intéressante consisterait à introduire des critères environnementaux dans les délégations de service public auxquelles sont soumises certaines liaisons aériennes pour favoriser des avions plus propres. Ce renouvellement est

indissociable de la fin de vie des aéronefs. Aujourd'hui, un avion peut être recyclé jusqu'à 90 %. Nous devons redoubler d'efforts pour améliorer le recyclage de leurs matériaux de construction et inciter l'industrie à utiliser les composants qui en sont issus.

J'en viens à un élément déterminant pour l'avenir de l'avion bas-carbone : les carburants durables d'aviation, les SAF – *Sustainable Aviation Fuels*. Ils reposent sur une technologie qui présente des avantages certains puisque ces carburants sont immédiatement utilisables et peuvent être mélangés au kérosène. En outre, les gains d'émissions de CO₂ qu'ils permettent en font un levier majeur de décarbonation du secteur et le seul disponible pour les vols long-courriers.

Pourtant, les SAF représentaient seulement 0,1 % des carburants utilisés pour l'aviation en 2018 alors que les dernières générations de moteurs permettent d'en incorporer jusqu'à 50 %. Cette faible utilisation s'explique par une production et une structuration de la filière insuffisantes. C'est la raison pour laquelle, lors de l'examen du PLF pour 2022, nous avons également déposé des amendements visant à soutenir la filière : nous proposons, en particulier, des moyens budgétaires supplémentaires et un crédit d'impôt pour les compagnies aériennes achetant des biocarburants durables produits par des industriels français. Par ailleurs, si les mandats d'incorporation obligatoire de SAF dans les aéroports européens, prévus dans le paquet législatif Fit for 55 – ou Paré pour 55 – et le projet de règlement européen, constituent une première étape, ils doivent être rehaussés.

Quant à l'optimisation de la gestion du trafic aérien et des opérations au sol, des solutions existent, mais elles méritent d'être déployées à plus grande échelle et plus rapidement. S'agissant des opérations au sol, je pense notamment à l'électrification des tarmacs. Pour le vol, la systématisation des approches en descente continue lors de l'atterrissage et le déploiement progressif des pratiques d'écopilotage doivent être développés.

Plusieurs autres technologies non moins prometteuses ont retenu notre attention : c'est le cas de l'avion à hydrogène et de l'avion électrique. Si certaines limites techniques ne permettent pas d'envisager leur utilisation à ce stade sur des vols long-courriers, ils représentent, chacun à leur échelle, une véritable opportunité pour désenclaver les territoires et décarboner efficacement le transport aérien. Les modèles d'avions électriques en cours de développement soulèvent des questions en matière de certification et d'adaptation des infrastructures aéroportuaires. Sur le plan financier, les acteurs de la filière nous ont alertés sur le manque de fonds d'investissement spécialisés et de dispositifs nationaux pour les soutenir. Nous recommandons donc au Gouvernement de développer et de faciliter les financements en faveur de l'aviation électrique.

L'utilisation de l'hydrogène pour propulser les avions constitue, quant à elle, une solution de moyen terme. Véritable innovation de rupture, la production massive d'hydrogène décarboné sera naturellement l'un des grands défis de demain. À cet égard, il faut saluer l'engagement de l'Union européenne et celui de la France, le plan France relance 2030 consacrant 7 milliards d'euros au développement de l'hydrogène. La région Occitanie fait également figure de pionnière dans ce domaine, avec le lancement du plan Hydrogène vert, doté de 150 millions, la mise en service de l'unité de production d'hydrogène Hyport à l'aéroport de Toulouse-Blagnac et la création à Francazal, d'ici à 2024, d'un technocampus dédié aux technologies de l'hydrogène.

Là encore, les défis seront multiples. Je pense notamment à l'adaptation de l'aéronef et des infrastructures aéroportuaires pour la distribution, à la sécurisation de l'ensemble des usages, à l'évolution de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) relative à l'hydrogène et à la création d'un cadre de réglementation au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Une attention particulière devra être portée au problème de la limitation des ressources en hydrogène vert et aux concurrences d'usage entre les différents modes de transport. Pour anticiper ces difficultés, nous proposons d'établir un état des lieux précis des capacités de production d'hydrogène en Europe afin d'évaluer les investissements nécessaires et d'assurer un niveau de production suffisant pour répondre à la demande.

Ces défis exigent un effort massif dans la recherche et développement (R&D) pour que la France préserve son leadership au sein de la filière aérospatiale. D'autres pays, parmi lesquels l'Allemagne, cherchent en effet à nous devancer. Si des fonds importants – 1,5 milliard d'euros sur trois ans –, pilotés par le Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC), ont été alloués au soutien à l'offre, le programme de R&D touchera bientôt à sa fin. Nous proposons donc de lancer un plan de soutien à long terme de la R&D dans l'industrie aéronautique pour l'après-2022, également piloté par le CORAC.

Je suis convaincue que l'une des clés de la mutation du secteur réside dans notre capacité à maintenir l'attractivité de la filière, à travers l'emploi et la formation. En effet, le développement des nouvelles technologies de décarbonation nécessitera de nouvelles compétences, dans le domaine de l'hydrogène, dont je viens de parler, mais aussi dans celui des risques cyber. Le renforcement de la formation continue sera essentiel pour garantir l'employabilité des salariés. Une étude avait par ailleurs mis en lumière des difficultés rencontrées par les PME pour moderniser leurs procédés de production. Cette modernisation est pourtant cruciale pour maintenir leur compétitivité. Plusieurs dispositifs existent dans notre pays pour soutenir les entreprises face aux enjeux de la digitalisation et de la numérisation, mais ils mériteraient d'être renforcés, notamment grâce à des appels à projets.

Avec la reprise des commandes du groupe Airbus, les sous-traitants doivent aujourd'hui accroître leur capacité de production, ce dont on peut se réjouir. Toutefois, une vigilance spécifique doit être portée aux difficultés de recrutement que connaissent les métiers de la maintenance, de la production et de la métallurgie, particulièrement sous tension.

L'accompagnement post-crise de la filière est un autre défi majeur. De façon quasi unanime, les acteurs que nous avons auditionnés ont reconnu les bénéfices du plan de soutien à l'aéronautique instauré par le Gouvernement, en particulier du dispositif d'activité partielle. Si le secteur affiche des signes de reprise, plusieurs points nécessitent une vigilance particulière. Il convient, tout d'abord, de veiller aux conséquences de l'arrêt progressif des aides conjoncturelles, notamment pour les plus petites entreprises de la filière. Il faut aussi s'assurer que les fonds de soutien nationaux, en particulier ceux du CORAC, irriguent bien l'ensemble de la filière et profitent aux plus petites entreprises. Nous proposons donc, dans notre rapport, un dispositif de suivi de la ventilation des fonds pour l'ensemble de la chaîne de sous-traitance.

La crise a également souligné la forte dépendance de certains sous-traitants à un seul programme aéronautique. C'est le cas, en particulier, de ceux qui travaillent unique-

ment sur des avions long-courriers. Il serait opportun d'améliorer la diversification des activités au sein de la filière et de consolider certaines petites entreprises afin qu'elles gèrent plus facilement les variations de cadence tout en se protégeant d'éventuelles prédatations étrangères.

Vous ne l'ignorez pas, le succès de notre action dépendra largement de notre capacité à créer un cadre de réglementation s'appuyant sur des objectifs environnementaux ambitieux au niveau européen et international pour empêcher toute distorsion de concurrence et toute fuite de carbone. Nous aurons prochainement l'opportunité de démontrer le volontarisme français : au premier semestre 2022, avec la présidence française du Conseil de l'Union européenne, et, à l'automne 2022, lors de la 41^e session de l'assemblée de l'OACI.

Pour l'écrivain et pilote américain Richard Bach, « un avion symbolise la liberté, la joie, la possibilité de comprendre. Ces symboles sont éternels. » Tâchons de nous en souvenir : si la France est l'un des rares pays à posséder les compétences pour construire un avion de A à Z, il est dans son ADN de croire dans le progrès et dans la science et de se consacrer à l'avenir du monde. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot (FI). Je remercie mes collègues du groupe Libertés et territoires d'avoir inscrit à l'ordre du jour ce débat sur l'avenir du secteur aéronautique, tant il est inhabituel, en Macronie, de se projeter dans l'avenir. Eh oui ! Qui dit avenir dit prévoir, anticiper, planifier, et tout cela est bien difficile lorsqu'on fait confiance au marché, lui-même régi par la cadence du court terme. Et quand la magie du marché s'avère inefficace, le Gouvernement fait ce qu'il sait faire de mieux : saupoudrer.

La crise sanitaire a bouleversé le secteur. L'année dernière, le trafic aérien mondial a été réduit de moitié par rapport à 2019. Mais selon le Gouvernement, il ne s'agirait là que d'une brève parenthèse, précédant un retour à la normale. Dans le plan de relance, le Gouvernement a donc saupoudré : en tout, le secteur aéronautique a bénéficié de 15 milliards d'euros de prêts garantis par l'État (PGE). Cela aurait pu être l'occasion de demander des contreparties aux grands groupes, mais non. Saupoudrez comme il vous plaira, et sans garanties sociales !

Ainsi, pendant la crise, Airbus a annoncé la suppression de 15 000 postes dans le monde, dont 6 000 en France ; chez Safran, 10 000 postes seront supprimés dans le monde, dont 3 000 en France ; et chez Air France, il y aura 7 500 postes en moins d'ici à la fin de 2022. Mieux, l'État, en tant qu'actionnaire de la compagnie Air France-KLM, a voté pour l'octroi d'un bonus de 800 000 euros au directeur de l'entreprise, somme qui s'ajoute aux 7 milliards d'euros de prêts garantis dont elle a bénéficié, et ce malgré l'annonce d'un plan de départ volontaire. Saupoudrez comme il vous plaira, vous dis-je !

La crise aurait pu être l'occasion de remettre en question le bien-fondé de la croissance du trafic aérien. Après tout, un trajet en avion – vous le savez, monsieur le ministre délégué – est en moyenne quatorze à quarante fois plus polluant qu'en train. Le trafic aérien double tous les quinze ans et la filière est responsable de plus de 7 % de l'empreinte carbone de la France. Peut-être serait-il alors plus sage d'amorcer la bifurcation écologique ? Mais non ! Saupoudrez comme il vous plaira, et sans garanties écologiques.

En pleine crise sanitaire, Air France a par exemple lancé son premier vol Paris-Montpellier, qui aurait largement pu être remplacé par un trajet ferroviaire. Alors certes, le Gouvernement gesticule et se targue de supprimer les vols correspondant à un trajet de moins de deux heures trente en train. Ce faisant, il ne réduirait que de 0,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France ; mais pas de panique ! Le Gouvernement a une confiance aveugle en la capacité du marché à nous sortir de l'impasse.

Le plan France 2030, annoncé en grande pompe par Emmanuel Macron, prévoit par exemple de développer les avions bas-carbone. À ce sujet, le Président de la République est plus optimiste que les dirigeants d'entreprise eux-mêmes : il vise le développement d'un avion neutre en carbone pour 2030, tandis que le PDG d'Airbus évoque l'échéance de 2035 et que 300 compagnies aériennes ont déclaré ne viser la neutralité que pour 2050. Peu lui importe qu'une sommité du transport aérien nous dise que la solution d'Airbus ne pourra ni s'appliquer à grande échelle ni limiter les émissions de CO₂. Peu lui importe que l'avion neutre en carbone soit de toute façon un mythe, tant il nécessite des biocarburants qui concourent à la déforestation importée ou s'appuie sur des mécanismes de compensation carbone.

En effet, le Président de la République s'obstine et s'entête : pour lui, la crise sanitaire n'est qu'une parenthèse. La crise écologique et climatique sera résolue ou contournée par le progrès technologique. Il s'en remet à la magie du privé et délaisse la recherche publique – et j'en profite pour saluer ici, au nom du groupe La France insoumise, les chercheurs de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA), en grève pour de meilleurs salaires. Pour le Président, il suffirait de continuer comme avant, jusqu'à ce qu'il soit trop tard.

Dans ce contexte, vous pourrez saupoudrer et saupoudrer encore, jusqu'à admettre cette vérité : alors que nous entrons dans l'ère des pandémies et des événements climatiques extrêmes, il n'y a pas de retour à la normale possible. La solution tient en un mot : planifier. Il faut planifier la réduction du trafic aérien et la décarbonation du secteur, planifier la reconversion des salariés et des sous-traitants – j'insiste, monsieur le ministre délégué –, dont le savoir-faire et l'expertise devront être mis au service de secteurs plus écologiques. Cela signifie qu'il faut, dans les domaines aérien, spatial et celui de la défense, substituer à la logique commerciale une logique de service public, fondée sur les besoins de la population et non sur la recherche frénétique du profit. Et pour cela, oui, des nationalisations seront nécessaires : cela s'appelle la planification écologique et celle-ci, ne vous en déplaise, doit être guidée par l'intérêt général humain.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Elle veut tout imposer de manière autoritaire et verticale !

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc (GDR). Bien sûr, nous tenons à saluer le travail effectué par la mission d'information sur l'avenir du secteur aéronautique en France, dont Mme Pinel et M. Lagleize ont été corapporteurs. Le rapport qui en est issu souligne le caractère stratégique de cette filière pour notre pays et la nécessité de réaliser des investissements publics d'ampleur pour en préserver les savoir-faire, à toutes les étapes de la chaîne de production, et – bien évidemment – pour accélérer la décarbonation du transport aérien.

La mise en exergue de ces enjeux est d'autant plus indispensable qu'à l'avenir cette industrie va devenir, quoi que l'on en dise, moins profitable pour les fonds d'investissement qu'elle ne l'a été pendant des décennies. Comme le résumait un article récent du journal *Le Monde*, il est illusoire de penser que « le progrès technique [pourra], à lui seul, permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, indispensable à la lutte contre le réchauffement climatique. [...] Les efforts technologiques [devront] être menés de concert avec des choix politiques et économiques en faveur d'une réduction globale du trafic. »

Ce n'est pas une raison, toutefois, pour sacrifier cette filière industrielle ou pour renoncer à la recherche et aux innovations en la matière. Bien au contraire, l'enjeu primordial est aujourd'hui de soutenir les investissements, notamment ceux qui concernent les projets de transition écologique, et de garder la maîtrise de cette filière face aux tentations et aux tentatives de délocaliser ou d'externaliser certaines activités dans des pays à bas coûts, afin d'empêcher les conséquences sur l'emploi qu'elles induisent et qui s'accumulent.

Les investissements publics consentis depuis des décennies ne doivent pas être sacrifiés sur l'autel de la finance ; c'est pourquoi il devient impératif que les pouvoirs publics reprennent les commandes de cette filière. C'est là une demande forte qui émane des représentants des salariés de la filière, lesquels insistent aussi, comme nous le faisons nous-mêmes régulièrement sur ces bancs, sur la nécessité de responsabiliser les donneurs d'ordre vis-à-vis des entreprises sous-traitantes, en veillant à ce qu'ils respectent leurs engagements en matière de commandes et de prix.

Nous devons également nous appliquer à accompagner la diversification des activités de ces entreprises sous-traitantes, afin de conjurer une perte de savoir-faire. Nous devons rompre, en un mot, avec la logique de financiarisation à tous crins qui a gagné l'ensemble des acteurs de la filière, de l'industrie aux aéroports en passant par les compagnies aériennes.

Le processus de privatisation des aéroports en témoigne : il s'apparente à l'abandon aux intérêts privés de biens communs qu'il faut au contraire préserver, afin de réorienter leur usage en faveur de la justice sociale et de la défense de l'environnement. Le développement inconsidéré des compagnies low-cost, depuis des années, en est un autre exemple : elles ont construit un modèle économique toxique. Enregistrées dans des paradis fiscaux, elles limitent drastiquement leurs effectifs et négocient avec certains aéroports des réductions tarifaires sur les redevances aéroportuaires, favorisant une concurrence délétaire et des effets d'aubaine qui conduisent à la création de lignes non rentables, dont la durée de vie ne dépasse pas celle des réductions tarifaires.

Pour l'heure, rien n'est entrepris contre ces pratiques socialement et écologiquement nuisibles, qui portent par ailleurs préjudice au développement, notamment, de l'offre ferroviaire. Alors que les conséquences environnementales du transport aérien nourrissent les débats quant à la place que l'avion doit occuper dans la société, il est essentiel de faire prévaloir deux principes : notre souveraineté industrielle – c'est vrai dans ce domaine comme dans bien d'autres – et l'intérêt général.

Le respect de ces principes commande de développer une stratégie centrée sur la réponse aux besoins sociaux et sur la préservation de l'environnement. Nous en sommes convaincus : une telle stratégie passe par la pérennisation de l'engagement public en direction des industriels, moyennant des contreparties qui doivent être exigées en matière

sociale et environnementale, par un contrôle démocratique des stratégies des groupes, qui doit se développer au niveau des salariés, et par une action résolue – je le disais tout à l'heure – de consolidation des PME où se concentrent les compétences et les savoir-faire, car il faut les accompagner dans les profondes transformations qui s'annoncent.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cabaré.

M. Pierre Cabaré (LaREM). Brutalité : voilà un mot qui permet de désigner la crise sanitaire, car elle a porté un coup d'arrêt au transport de passagers dans le monde entier. Pour résumer succinctement ce qui est arrivé, nous sommes passés de la croissance aux difficultés financières, des annonces optimistes du début de l'année 2019 à une crise aux effets inédits, entraînant dans la tourmente 300 000 salariés touchés par l'incertitude.

L'impact de la crise se dessine, et nous pouvons en être certains : le transport aérien est un vecteur de développement économique majeur. Les moyens déployés lors de la crise – fret aérien d'équipements médicaux, transport médicalisé – ont souligné ce que nous savions déjà : l'aéronautique est absolument indispensable, et plus encore en temps de crise. L'État a fait preuve d'une réactivité décisive, donnant une perspective, ouvrant une voie dans un brouillard qui pouvait être aveuglant.

Dès 2020, le Gouvernement a lancé un grand plan de soutien à l'aéronautique, appuyé sur différents objectifs : il fallait d'abord répondre à l'urgence en soutenant les entreprises, à commencer par les plus en difficulté, pour protéger les salariés ; ensuite, investir dans les PME – petites et moyennes entreprises – et les ETI – entreprises de taille intermédiaire – pour accompagner la transformation de la filière ; enfin, se doter d'une vision d'avenir et ainsi des moyens financiers permettant de concevoir et de produire en France.

Ces moyens ont été concentrés sur la R&D visant à développer des avions décarbonés, pour nous permettre de conforter notre place de leader – celle de la France mais également celle de l'Europe – en matière d'aéronautique au niveau international. Dans un avenir proche, il ne faudra pas hésiter à nous appuyer sur le CORAC pour résorber certains problèmes.

Nous arrivons ainsi à faire levier et à donner un cap clair en matière de décarbonation de la flotte mondiale ; en effet, pour l'Europe, l'engagement contre le changement climatique doit être un objectif majeur. Député d'une circonscription qui abrite un nombre considérable d'entreprises aéronautiques, représentant une très grande partie des 90 000 emplois du secteur en Occitanie, je ne puis m'empêcher d'être fier – et comment ne pas l'être ? Je veux en profiter pour dire un mot, parce qu'on les oublie parfois, à propos des TPE – très petites entreprises : pour leur permettre de survivre, il faut pouvoir rallonger, au cas par cas, la durée d'amortissement des PGE dont elles bénéficient.

Je suis donc fier, attentif, et j'espère la création d'un organisme européen de formation à tous les métiers de la filière aéronautique. Vous avez compris ce que je pense : le choix de Toulouse ou de Blagnac serait le meilleur pour implanter un tel organisme – et je ne suis pas chauvin.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Mais non ! (Sourires.)

M. Pierre Cabaré. Notre région est dynamique ; permettez-moi de l'illustrer avec l'exemple de trois entreprises dont elle est le berceau : Satys, qui a gagné le marché de mise en peinture des Boeing aux États-Unis ; Aura Aero, qui

développe un projet d'avion électrique et dont l'ambition n'est autre que d'être le Tesla de l'aéronautique ; et Tarmac Aerosave, qui, basée à Tarbes, s'occupe de maintenance mais aussi de ce qui nous préoccupe, le démantèlement et le recyclage des aéronefs, en valorisant le produit.

On ne peut pas parler d'aéronautique sans parler d'aéroports. Nous devons entreprendre de grands projets d'aménagement et en transformer certains – je pense en particulier à celui de Toulouse, troisième aéroport français – en plateformes multimodales tournées vers l'avenir, équipées pour servir les villes et la région dont elles dépendent, donc munies d'une gare TGV, d'une piste de drones, de plateformes de livraison et surtout de transports collectifs efficaces.

Au moment où les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) vont voir le jour, nous devons être prêts et ne pas oublier ceux qui n'ont pas les moyens financiers de remplacer leur véhicule – je pense aux artisans et aux commerçants, notamment, mais aussi à d'autres catégories de citoyens. Ces aéroports joueront un rôle majeur en matière d'approvisionnement en biocarburants, et c'est toute l'Europe qui doit s'associer pour développer le marché des SAF, dont le prix est encore cinq à dix fois trop cher.

L'État a montré sans relâche une agilité considérable, mais son action aurait été insuffisante si l'orchestre entier n'avait pas joué à l'unisson, en établissant des liens de confiance. Je ne puis conclure sans souligner le courage des salariés, l'ambition des chefs d'entreprise et la volonté des grandes centrales syndicales, qui ont partagé les informations et ont évalué les objectifs. Je pense autant à Éric Trappier et à Guillaume Faury qu'à Rodolphe Robert, délégué CGT de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Rien n'est jamais acquis : il est essentiel que nous restions vigilants et, forts de cette expérience de solidarité, nous resterons sur la piste. L'innovation, c'est la voie entamée depuis plus d'un siècle par l'aéronautique ; nous devons nous en souvenir, car c'est elle qui nous entraîne sereinement vers le futur.

Mme la présidente. La parole est à M. David Lorion.

M. David Lorion (LR). L'aviation civile et la construction aéronautique sont des secteurs particulièrement importants en France, comme en témoigne la présence du ministre délégué chargé des transports à ce débat.

À l'heure où nous souhaitons tous la réindustrialisation de notre pays, il faut d'abord éviter que celui-ci ne perde ses dernières grandes filières industrielles. Rappelons que le premier constructeur mondial est Airbus, que le premier gestionnaire d'aéroport mondial est le groupe ADP, que la troisième compagnie aéronautique mondiale est Air France-KLM – trois entreprises françaises. Ce secteur contribue pour 4,3 % au PIB national et représente 320 000 emplois directs. En 2019, plus de 210 millions de passagers ont pris l'avion au départ ou à l'arrivée des aéroports français de métropole et d'outre-mer.

La desserte aérienne est vitale pour les outre-mer, où nous n'avons pas d'autres modes de transport pour rejoindre le territoire national. Les deux millions d'ultramarins – Français qui ne vivent pas sur le continent mais qui restent des citoyens à part entière – perçoivent assez mal que l'on applique des taxes et autres augmentations du coût des billets d'avion sans tenir compte de situation géographique de ces territoires.

L'avion offre aux citoyens et aux entreprises des liaisons régulières, rapides et une extraordinaire capacité d'ouverture et d'échanges en Europe et avec le reste du monde. C'est un vecteur indéniable de paix et de progrès. Il est donc indis-

pensable que nous ayons en tête trois données : l'importance d'un secteur dans lequel nous sommes leader ; la gravité et la durée de la crise qu'il traverse ; les nécessaires mutations technologiques nécessaires à un développement durable.

Les compagnies aériennes ont connu une baisse de 40 % du trafic en 2021 par rapport à 2019. Cette crise va être plus longue que pour les autres activités économiques. Les compagnies que j'ai auditionnées dans le cadre de mon avis budgétaire pensent que le retour à une situation d'avant crise ne sera pas atteint avant 2027 ou 2028. Cela tient naturellement à la durée et à la gravité de la contraction de la demande pendant deux ans, mais aussi aux nouveaux modes de travail à distance.

Nous devons donc accompagner nos compagnies aériennes et l'ensemble du secteur de la construction aéronautique, afin d'éviter de fragiliser durablement ces entreprises qui ont déjà fait l'objet de mesures d'urgence.

Si la restructuration est en cours dans les compagnies nationales, elle ne l'est pas encore dans les compagnies régionales, notamment celles qui desservent les outre-mer – Air Austral, Corsair ou French Bee. Certaines de ces dernières ont bénéficié d'une aide d'urgence, à l'instar d'Air Austral qui a reçu 20 millions d'euros. Cependant, elles restent au cœur d'une grave tourmente financière liée à une dette devenue abyssale, qui ne pourra être résorbée par les compagnies elles-mêmes.

Quelle est la stratégie du Gouvernement pour assurer la pérennité des compagnies d'outre-mer, notamment Air Austral, qui sont indispensables pour la continuité territoriale et pour une juste et saine concurrence ? D'une manière plus générale, quelles décisions doivent être prises pour soutenir cette filière économique ?

Nous pouvons faire quelques propositions. L'écotaxe pourrait être fléchée vers la transition énergétique du secteur. L'incitation fiscale pour le renouvellement des flottes pourrait contribuer immédiatement à faire baisser la consommation de kérosène, les nouveaux avions consommant 30 % de moins que les anciens. Comme l'a indiqué Sylvia Pinel, l'introduction des biocarburants n'est viable que si sa production est soutenue plus massivement par l'État. Enfin, la modernisation du contrôle aérien français permettrait de réduire l'attente des avions avant atterrissage, donc la consommation de carburant.

La compétitivité du pavillon français passe aussi par des mesures budgétaires. Le budget de l'État pourrait ainsi prendre en charge la taxe de l'aviation civile (TAC) et de la taxe d'aéroport, au moins pendant le temps du redressement des compagnies, afin d'éviter de les faire peser sur le seul prix du billet d'avion.

Quant à la dette de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de la navigation aérienne, qui s'est accrue en raison de la crise du covid-19 au point d'atteindre le niveau record de 3 milliards d'euros, elle doit faire l'objet d'une renégociation avec l'État.

Le transport aérien reste un outil indispensable aussi bien à la continuité territoriale qu'à la reprise de l'activité touristique en France et dans les territoires d'outre-mer après la crise sanitaire. Nous devons améliorer toutes les continuités territoriales pour faciliter l'accès au transport aérien qui a pris le tournant de la décarbonation et du développement durable.

Plutôt que critiquer le transport aérien, nous devons surtout accompagner sa mutation et nous assurer de sa compétitivité. La poursuite de l'activité du secteur devra aller de pair avec celle de sa transition écologique, l'objectif étant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Comment le Gouvernement compte-t-il répondre aux défis auxquels est confronté le secteur aérien, à savoir la préservation de cette activité stratégique et la mutation technologique qu'imposent le traité de Paris et la prise en compte de la protection de notre environnement ?

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Luc Lagleize (Dem). L'avenir de l'aéronautique sera décarboné. Telle est la conclusion que nous pouvons tirer, avec certitude, du rapport sur l'avenir du secteur de l'aéronautique en France, dont j'ai été le corapporteur avec Sylvia Pinel.

Dans la prise de conscience collective de l'urgence climatique, l'aviation est particulièrement visée pour sa responsabilité dans le réchauffement. Or il serait faux de prétendre que cette préoccupation écologique n'est pas partagée par le secteur aéronautique. Au contraire, la prise de conscience est réelle, partagée par tous les acteurs de la filière que nous avons rencontrés et qui travaillent depuis déjà longtemps sur la décarbonation de leur activité.

Le travail effectué dans le cadre de ce rapport nous a permis de saisir la maturité de la réflexion des acteurs du monde aéronautique concernant ces enjeux, mais aussi de découvrir l'étendue des solutions existantes pour décarboner le secteur.

Toutefois, ces solutions ne peuvent pas se passer de l'appui concret des décideurs publics. Parmi les solutions viables envisagées, l'utilisation des SAF constitue un vecteur majeur de décarbonation du secteur à court terme : ils pourraient permettre de réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre des avions.

Mentionnons deux des principales sources de SAF : la biomasse, composée de résidus forestiers ou agricoles, de cartons d'emballage, de graisses animales ou encore d'huiles usagées ; le fioul de synthèse, produit à partir d'hydrogène et de CO₂ capté dans l'atmosphère.

Afin d'optimiser la production et l'utilisation des SAF, il faut établir une cartographie européenne définissant les volumes de gisement de biomasse disponibles, leurs possibilités de renouvellement ainsi que les capacités de production de carburant de synthèse.

Monsieur le ministre délégué, nous devons profiter de la présidence française du Conseil de l'Union européenne pour lancer ce recensement. Cela est d'autant plus impératif que certains pays l'ont déjà effectué depuis plusieurs mois. Je pense ici aux États-Unis où un partenariat entre Boeing et SkyNRG a été annoncé en juillet dernier pour développer la production et l'approvisionnement en SAF du pays, et où un plan de soutien de 4,3 milliards de dollars a été engagé par Joe Biden en septembre dernier afin de produire 11 milliards de litres d'ici à 2030.

Il serait donc regrettable que, faute de production locale, l'aviation européenne utilise finalement des biocarburants américains, acheminés par tankers, même électriques, en Europe.

La décarbonation du secteur passe aussi par le renouvellement des flottes. L'utilisation d'avions plus vertueux permettrait des économies de carburant, donc des gains d'émissions de CO₂ de l'ordre de 15 % à 25 %. Toutefois, les compagnies aériennes ne sont pas suffisamment accompagnées dans

leurs efforts d'investissement pour accélérer le renouvellement de leurs flottes, et elles doivent en supporter seules le coût financier.

Nous devons créer un mécanisme européen d'incitation fiscale au renouvellement des flottes pour les compagnies aériennes en prévoyant, par exemple, la possibilité de suramortir les investissements vertueux. C'est ce que Sylvia Pinel et moi-même vous avons proposé il y a quelques semaines, monsieur le ministre délégué.

En outre, les normes visant à réduire l'impact climatique du transport aérien sont engagées à une échelle encore trop réduite. Ces mesures doivent être adoptées au niveau mondial pour être pleinement effectives, et pour éviter toute distorsion de concurrence et tout risque de fuite de carbone.

Prenons l'exemple d'un voyage entre Paris et Libreville, capitale du Gabon. Alors qu'Air France réalise un vol direct, soumis aux normes européennes, Turkish Airlines propose une escale à Istanbul. Le trajet entre Istanbul et Libreville étant soumis aux règles internationales, plus souples que les européennes, son prix sera plus attractif, pour une émission de CO₂ nettement supérieure. Nous constatons non seulement une distorsion de concurrence mais aussi une fuite de carbone alarmante, tout cela parce que les décisions ne sont pas prises au bon niveau.

Que compte faire le Gouvernement pour que les mesures prises au niveau européen soient promues à l'échelle internationale, par exemple à l'occasion de la prochaine assemblée générale de l'OACI, prévue en octobre 2022 ? Si nos partenaires internationaux ne souhaitent pas partager les mêmes engagements que nous, serait-il envisageable de prendre des mesures de compensation à l'encontre de ces compagnies qui opèrent depuis l'étranger ?

L'aéronautique fait toujours rêver : elle reste un connecteur privilégié entre les hommes de ce monde. Mais, à l'heure où des bruits de bottes se font entendre aux frontières de l'Europe, à l'heure où nos alliés historiques sont surtout des concurrents dans la course à la décarbonation du secteur aéronautique, il est essentiel de conserver notre indépendance stratégique.

La préservation de notre savoir-faire français et européen passe par notre capacité à investir et à protéger ce secteur industriel de pointe, qui fait la force de la France et de l'Europe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LT. – M. David Lorion applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Rabault.

Mme Valérie Rabault (SOC). Tout d'abord, je veux remercier nos collègues du groupe Libertés et territoires qui, par la voix de Sylvia Pinel, ont choisi de lancer ce débat sur la filière aéronautique.

Celle-ci est au carrefour de nombreux enjeux. Sur le plan économique, elle a été très affectée par la crise sanitaire : le trafic aérien international de passagers a baissé de 60 % en 2020. En dépit de la reprise progressive constatée l'an dernier, son niveau de septembre 2021 restait très inférieur à ce qu'il était en septembre 2019.

Le secteur est aussi impliqué dans la transition écologique puisqu'il représente 6,4 % du total des émissions de CO₂ de notre pays.

Il est partie prenante de la compétition mondiale : si deux entreprises se disputent le marché de la construction d'avions de ligne, de nouveaux entrants sont quasiment aux portes de ce marché.

Enfin, il touche à des enjeux de recherche et développement. Rappelons-le, l'Occitanie est la seule région française où l'effort de R&D publique et privée dépasse 3 % du PIB régional. Elle est aussi la seule à figurer parmi les vingt régions européennes qui investissent le plus en R&D. Cet effort est majoritairement le fait du secteur de l'aéronautique.

Pour répondre à ces enjeux, il faut faire deux choix sur lesquels je souhaite vous interroger, monsieur le ministre délégué : investir dans la recherche afin de créer un avion vert ; développer une stratégie de souveraineté économique.

Commençons par la souveraineté. En application du décret Montebourg, les investissements étrangers franchissant un certain seuil et réalisés dans des sociétés françaises aux activités sensibles doivent être soumis à l'autorisation préalable du ministre de l'économie et des finances. En 2019, vous avez décidé d'étendre le périmètre des secteurs d'activité concernés par ce décret pour y ajouter la santé – ce dont je vous remercie, même si c'était bien normal. Pourquoi refusez-vous d'y inclure l'aéronautique ? Des investisseurs turcs, c'est-à-dire non européens, peuvent ainsi faire leur marché et acheter des PME françaises sans que Bercy le voie et ait donné son autorisation. C'est inacceptable.

Tous les acteurs de la filière vous ont déjà demandé d'inclure l'aéronautique dans le périmètre de ce décret. L'Union européenne n'y est pas très favorable, allez-vous me dire. Quoi qu'il en soit, il faut assumer de protéger nos pépites, les PME de nos territoires qui sont en train de se faire acheter par des investisseurs non européens sans que vous en ayez la moindre idée.

Quant au soutien financier à la filière aéronautique, il doit reposer sur deux grands axes : la structuration de la filière et l'investissement en R&D.

La structuration de la filière se fait par le biais du fonds d'investissement Ace Aéro Partenaires, lancé le 30 juillet 2020 et doté de 750 millions d'euros – un tiers de ce montant a déjà été alloué.

Selon le *modus operandi* adopté, il me semble que la plupart des opérations ont été réalisées par le biais d'obligations convertibles, ce qui présente l'avantage de mêler dette et capital. C'est très bien mais, comme vous le savez mieux que quiconque, le diable est parfois dans les détails : dans certains cas, les *strikes* de ces obligations convertibles font que les dirigeants historiques des PME concernées se retrouvent dépossédés ou dotés d'une participation très réduite.

Je souhaite donc que vous dressiez un état des lieux, tout simplement parce que l'État est actionnaire – il a apporté 200 millions des 750 millions d'euros du fonds – et que, dans ces conditions il doit avoir, ce me semble, son mot à dire.

Pour ce qui est du financement de la recherche, comme cela a été dit, le Gouvernement avait annoncé, dans le cadre du plan de soutien au secteur aéronautique présenté en juin 2020, un investissement de 1,5 milliard d'euros au bénéfice du CORAC pour financer la recherche. Il est vrai que cet objectif a été tenu, au moins pour ce qui est des autorisations d'engagement : les crédits engagés sur les trois exercices concernés ont atteint 1 milliard d'euros – et pas tout à fait 1,5 milliard.

Au-delà de cet effort français, l'Europe n'a pas consacré 1 euro à la recherche sur l'avion vert. Il se trouve cependant que vous réunirez un sommet européen de l'aviation les 3 et 4 février prochains à Toulouse. Quelle y sera la position du Gouvernement ? Pouvez-vous indiquer l'enveloppe d'invest-

tissement que vous entendez consacrer au développement de l'avion vert et les sommes sur lesquelles nos partenaires sont prêts à s'accorder sur ce thème ?

À titre de comparaison, je rappelle que les États-Unis ont déployé des montants conséquents pour assurer la sauvegarde de l'aéronautique – je n'y reviendrai pas –, en imposant des contreparties aux compagnies aériennes, qui devaient assurer un service minimum et limiter la rémunération des cadres dirigeants ainsi que les rachats d'actions et les licenciements. Ces conditions n'ont pas eu d'équivalent en France.

Enfin, la nécessité de relever le défi de l'avion vert a été bien perçue aux États-Unis, puisque Joe Biden s'est fixé pour objectif, dans le plan présenté le 9 septembre dernier, de réduire à zéro les émissions de CO₂ du secteur aéronautique en 2050 et de les faire baisser de 20 % d'ici à 2030, en prévoyant pour ce faire des investissements conséquents. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et LT. – MM. Stéphane Peu et David Lorion applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Gassilloud.

M. Thomas Gassilloud (Agir ens). Je cherche du regard, dans les tribunes, les élèves du lycée La Vidaude de Saint-Genis-Laval, qui visitent aujourd'hui l'Assemblée nationale.

Je suis en tout cas très heureux de vous retrouver pour débattre d'un secteur industriel et technologique très important au pays de Saint-Exupéry, à savoir l'aéronautique. Comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises, il fait face à de nombreux défis, à la fois économiques et technologiques, qui mettent en jeu notre souveraineté nationale.

Vous le savez, au cœur de la souveraineté française se trouve la dissuasion nucléaire, dont une composante essentielle, aux côtés de la composante océanique, est la dissuasion aéroportée, assurée par les forces aériennes stratégiques (FAS). Il s'agit d'ailleurs de la seule composante visible de la dissuasion nucléaire. Sa crédibilité est donc absolument fondamentale.

La maîtrise de l'espace aérien l'est tout autant, qu'il s'agisse de défendre notre territoire national ou de conduire des opérations. Dès lors que les armements utilisés dans le monde sont de plus en plus sophistiqués – dans les airs comme en matière de défense antiaérienne –, il est indispensable que nous conservions notre capacité à intervenir en tous lieux. Nous devons donc être particulièrement vigilants s'agissant du système de combat aérien du futur (SCAF), le successeur du Rafale développé en lien avec nos partenaires allemands, qui assurera la protection de la France et de ses intérêts jusqu'en 2070.

Le secteur aéronautique constitue enfin un enjeu de souveraineté parce que, dans un pays comme la France, qui dispose de territoires aux quatre coins du monde et possède même le deuxième espace maritime mondial, l'avion est le seul moyen de relier rapidement la métropole aux territoires d'outre-mer, pour les usages civils comme militaires.

La vitalité du secteur aéronautique irrigue aussi notre économie. Comme le soulignent dans leur rapport nos collègues Jean-Luc Lagleize et Sylvia Pinel, la filière aérospatiale représentait 7 % des emplois salariés industriels français en fin d'année 2020, soit environ 1 million d'emplois sur l'ensemble du territoire. Tous ces emplois et ces entreprises, directement ou indirectement liés à l'aéronautique, font de cette industrie un véritable poumon économique, notamment dans le Sud-Ouest, mais, plus largement, partout dans le pays.

Chacun le sait, le secteur a été violemment percuté par la crise sanitaire, les compagnies aériennes ayant brusquement diminué leurs commandes du fait d'une baisse inédite de la fréquentation, laquelle ne retrouvera son niveau d'avant crise qu'en 2024 au plus tôt. Nous saluons donc le soutien massif apporté par le Gouvernement durant la crise à travers des aides d'ampleur.

En juin 2020, alors que le Gouvernement présentait son plan de soutien à l'aéronautique, la ministre des armées, Florence Parly, déclarait : « Il n'y a pas l'équipe civile dans un coin et l'équipe militaire dans l'autre. Il n'y a qu'une seule équipe sur le pont : l'équipe France. » Résultat : Dassault Aviation, à la faveur d'un exceptionnel retournement de situation, annonçait successivement la conclusion de quatre contrats en 2021 : avec la Grèce pour dix-huit appareils, soit 2,5 milliards d'euros ; avec l'Égypte pour trente appareils, soit près de 4 milliards d'euros ; avec la Croatie pour douze appareils d'occasion, soit 1 milliard ; enfin le contrat du siècle passé avec les Émirats arabes unis, pour quatre-vingts appareils, soit 16 milliards d'euros – du jamais vu en France ! Ces contrats bénéficieront aux grands groupes de l'aéronautique, militaires comme civils, ainsi qu'aux 400 ETI et PME de l'industrie de défense impliquées dans la construction du Rafale. D'autres marchés sont par ailleurs en cours de négociation.

Enfin, la vitalité du secteur aéronautique conditionne notre influence et notre rayonnement à travers le monde. Le tourisme représente par exemple 7 % du PIB français. Si Air France-KLM semble pour l'heure se trouver dans l'œil du cyclone, ses résultats seraient même légèrement meilleurs que ceux de 2020 à pareille époque.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Pas tout à fait.

M. Thomas Gassilloud. S'agit-il simplement du calme avant la tempête ? Pouvez-vous présenter un point de situation de l'état de santé des compagnies aériennes françaises, notamment Air France-KLM ?

Mme la présidente. La parole est à M. Grégory Labille.

M. Grégory Labille (UDI-I). Après avoir publié le pacte vert pour l'Europe en décembre 2019, la Commission européenne a présenté, le 14 juillet 2021, le paquet législatif Fit for 55, qui contient des propositions intéressantes et concrètes visant à garantir que l'Union européenne atteigne ses objectifs climatiques, à savoir devenir le premier continent neutre en carbone d'ici à 2050 et réduire de 55 % ses émissions de CO₂ par rapport à leur niveau de 1990 d'ici à 2030.

Selon la direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère de la transition écologique, le trafic aérien intérieur représentait en 2019 3,8 % des émissions de CO₂ du secteur des transports et 1,5 % des émissions totales de la France. Le verdissement du secteur aérien est donc une des priorités, ce dont les acteurs concernés sont pleinement conscients. Des efforts ont déjà été consentis : entre 2000 et 2020, les émissions du transport aérien ont diminué de 49,3 % pour un nombre de passagers-kilomètre équivalent, soit une diminution de 25,6 % des émissions unitaires, correspondant à une décroissance moyenne de 1,5 % par an depuis 2000. Ces efforts doivent être salués, même s'il s'agit maintenant de les renforcer.

Dans cette optique, le paquet Fit for 55 contient plusieurs propositions qui auront une incidence directe sur le secteur aérien européen. Si la plupart vont dans le bon sens, certaines risquent de renforcer le risque de fuite de carbone, en raison d'augmentations substantielles des coûts pour les compagnies

européennes et de distorsions de concurrence avec les transporteurs des pays tiers. Il est donc important que les propositions soient évaluées dans leur ensemble et comme un tout.

À ce titre, deux points sont à surveiller de très près. D'abord, l'introduction d'une taxe sur le kérosène par la révision de la directive européenne sur la taxation de l'énergie doit être rejetée : cette taxe ne constitue pas un moyen efficace de réduire les émissions de CO₂ et ne renforcera pas la durabilité du secteur. Ensuite, la garantie d'une concurrence loyale et la prévention des fuites de carbone doivent être abordées.

L'introduction d'une taxe sur le kérosène causera simplement un renchérissement du coût des billets des compagnies européennes au profit des compagnies extraeuropéennes : elle n'entraînera pas un verdissement du secteur, mais une simple captation du marché au bénéfice des entreprises étrangères à cette taxation européenne. Le véritable défi est ailleurs : plutôt que de créer une nouvelle taxation, les pouvoirs publics doivent soutenir le développement d'une filière française de carburants durables d'aviation, en prenant les mesures nécessaires pour proposer aux utilisateurs un prix au plus proche de celui du kérosène.

En effet, si les biocarburants et le renouvellement des flottes constituent la principale voie de réduction des émissions du secteur, les SAF coûtent quatre à dix fois plus cher que les carburants classiques. Le kérosène représentant environ 30 % des charges d'une compagnie aérienne, une telle augmentation du prix du carburant entraînerait des coûts trop élevés pour permettre le maintien des acteurs aériens français et européens. Une filière française compétitive dans ce domaine serait donc créatrice d'emplois et favoriserait la souveraineté énergétique du pays.

Parallèlement, il est nécessaire de prévenir les fuites de carbone induites par le paquet Fit for 55 en prévoyant des mécanismes d'ajustement carbone aux frontières pour soutenir le transport aérien européen et surtout français. Les mesures fiscales prises en France pour réduire les émissions de CO₂ du transport aérien, et plus encore celles qui le seront à l'échelon européen, se traduiront par des hausses de coûts significatives, qui n'affecteront que marginalement les compagnies concurrentes situées hors de l'Union européenne. Le risque est donc réel de voir le pavillon européen – et en premier lieu le pavillon français – être déclassé. Notons que, selon les chiffres de la DGAC, la France a déjà perdu près de quinze points de parts de marché au cours des quinze dernières années, soit un point par an. Il est donc nécessaire de prévoir des mesures compensatoires pour stopper l'hémorragie et éviter que le pavillon aérien français subisse le même destin que son homologue maritime.

En conclusion, ce débat doit nous permettre d'associer à l'objectif écologique de décarbonation du secteur aéronautique le pragmatisme économique nécessaire pour construire un modèle européen d'aviation durable qui inspirera le reste du monde. Pour être réellement efficace, le paquet législatif Fit For 55 doit être assorti d'une action vigoureuse des pouvoirs publics en faveur de la création d'une filière française de carburants durables d'aviation, tout en prévoyant des mesures de soutien pour le pavillon aéronautique français, menacé par les fuites de carbone. Ces mesures supposeront de faire preuve de courage politique et diplomatique et d'engager des discussions avec des partenaires bilatéraux et régionaux, pour construire une coalition diversifiée d'États s'engageant à faire preuve de davantage d'ambition et à agir dans ce domaine.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. D'abord, je tiens à remercier Sylvia Pinel et Jean-Luc Lagleize de s'être emparés du thème dont nous parlons. Leur rapport est bienvenu, car il permet d'adopter un regard objectif sur un certain nombre d'éléments et d'apporter un peu de lucidité, de recul et de raison dans un débat de société qui en manque parfois, qui cristallise les passions et qui donne lieu à quelques excès. Il est des esprits tristes pour lesquels il n'est pas de plus grand mal que l'aviation. Ils en ont fait un bouc émissaire et voient dans la décroissance le remède à tous les maux. Vous le savez, je ne suis pas un tenant de cette théorie.

Qu'on le veuille ou non, l'avion est une des plus éclatantes manifestations du génie humain. Il nous relie aux contrées les plus lointaines, nous rapproche des cultures les plus inconnues, nous permet de dialoguer avec le monde, de nous ouvrir à l'autre, de pacifier les relations entre les peuples, et, plus près de nous, de renforcer la cohésion du territoire.

La décroissance est un défaitisme, un renoncement, un déni de ce que nous sommes. Car nous sommes une nation d'inventeurs, d'aviateurs : nous sommes les héritiers de Blériot, de Mermoz et de Saint-Exupéry, dont les noms glorieux nous honorent et nous obligent. La France est le berceau d'Airbus, de Thales et de Safran, mais aussi de start-up que certains d'entre vous ont citées, comme Aura Aero, Elixir Aircraft ou Ascendance Flight Technologies.

Cette industrie, vitale pour l'attractivité de notre pays, pour notre économie et pour nos territoires, fait la fierté de la France et des près de 700 000 hommes et femmes qui se lèvent chaque jour pour repousser les limites du possible. C'est avec leurs savoir-faire, leurs compétences et leur excellence que nous mènerons à bien la transition écologique du transport aérien. Nous avons le droit d'y croire, parce que nous sommes une grande puissance aéronautique et parce que nous avons la chance inouïe de changer le cours des choses, pas seulement pour la France, mais pour le monde entier.

Tout cela est bien beau, me direz-vous, mais comment se projeter alors que le secteur traverse la pire crise de son histoire ? Il est vrai qu'avec la crise sanitaire, le trafic aérien a diminué. Il a même chuté très fortement, pour atteindre en 2020 des niveaux équivalents à ceux de la fin des années 1980. Pour y faire face, l'État a été au rendez-vous. Nous avons ainsi injecté des milliards d'euros pour sauver les compagnies nationales – Air France, bien sûr, mais aussi Corsair, Air Caraïbes et Air Austral. Nous avons aussi largement soutenu nos aéroports, comme en témoignent les 150 millions d'euros avancés pour l'année 2022.

Nous nous sommes mobilisés pour rouvrir les frontières au plus vite. La France a ainsi été l'un des premiers pays d'Europe à mettre en place le passe sanitaire. S'il est difficile de prévoir quand le trafic reprendra, la plupart des experts s'accordent à dire qu'il faudra attendre 2024 pour retrouver les niveaux de 2019.

Cependant, ne nous leurrions pas : tout ne redeviendra pas comme avant. Les comportements ont changé, et probablement pour longtemps : nos concitoyens sont devenus plus attentifs à leur empreinte carbone et, surtout, le télétravail et les visioconférences se sont généralisés, fragilisant pour un temps les revenus engendrés par le voyage d'affaires.

Dans ce contexte, si nous voulons que l'industrie aéronautique reste compétitive, l'ensemble du secteur doit évoluer – les constructeurs comme les aéroports et les compagnies aériennes. Autrement dit, c'est le moment idéal pour innover. À cet égard, notre ambition est claire : inventer l'avion bas-carbone, dans toutes ses composantes, et le commercialiser au plus tôt.

Nous nous donnons les moyens de nos ambitions. Avec le plan de relance, nous avons porté le soutien à la recherche aéronautique à 1,5 milliard d'euros sur trois ans, soit quatre fois plus que pendant la décennie précédente, tandis qu'avec France 2030, nous consentons un investissement de 1,2 milliard d'euros dans le secteur aéronautique.

Nous inventerons l'avion bas-carbone en suivant trois priorités, trois axes de travail – repris d'ailleurs par les instances européennes : une optimisation des trajectoires des avions ; la minimisation de la consommation des aéronefs par le recours à des matériaux plus légers, à des moteurs plus sobres et à des avions plus aérodynamiques ; enfin, comme l'ont dit certains d'entre vous, un remplacement progressif du kérosène par des alternatives durables, et ce pour le climat comme pour notre souveraineté.

À moyen et long terme, la piste de l'hydrogène est à l'étude ; à plus court terme, les carburants aéronautiques durables, alternatifs au kérosène, sont déjà là. Il est indispensable d'y recourir parce qu'ils sont à notre portée et nous permettent de diminuer nos émissions sans attendre.

L'été dernier, nous avons lancé un appel à projets pour développer en France une filière industrielle autour de ces carburants. Ce sont ainsi 200 millions d'euros qui viendront soutenir des projets de recherche, depuis les phases de recherche industrielle, en amont, jusqu'à la démonstration opérationnelle. D'ores et déjà, trois projets ont été présélectionnés : l'un vise à produire du biokérosène à partir de déchets agricoles et forestiers, un autre du kérosène synthétique à partir d'hydrogène renouvelable et de CO₂ émis par l'industrie lourde.

Voilà où nous en sommes et quelles sont nos priorités, à l'échelle française. Toutefois, comme certains d'entre vous l'ont dit, nous ne pouvons nous contenter de raisonner à l'échelle de la France quand près des trois quarts des émissions de CO₂ du transport aérien concernent les vols internationaux. La transition doit donc s'organiser au plus haut niveau. Dans cette perspective, il convient d'instaurer une concurrence équitable afin d'éviter les fuites de carbone, néfastes pour notre économie tout autant que pour l'environnement.

L'objectif n'est pas de délocaliser la pollution mais bien de la réduire : à nous d'y veiller et de nous assurer du sérieux des mécanismes de certification. La plupart de mes homologues européens y sont attentifs : j'ai pu le constater lors du dernier Conseil TTE – transports, télécommunications et énergie –, qui s'est tenu en décembre 2021. Nous allons formuler des propositions en ce sens, notamment une forme de mécanisme d'ajustement carbone aux frontières pour l'aérien.

Par ailleurs, vous le savez, la France soutient l'ambition du paquet dit Fit for 55, lequel inclut différentes mesures : une amélioration du signal prix carbone, l'électrification de tous les équipements au sol des aéroports ou encore un mandat d'incorporation obligatoire de carburants aéronautiques durables dans les aéroports européens. Je le redis ici : nous veillerons à concilier ambition environnementale et compétitivité du secteur. La transition écologique ne peut et ne doit pas se faire au détriment des hubs européens.

Enfin, le développement des biocarburants est un projet que nous devons défendre à l'échelle internationale. Les mandats d'incorporation doivent être beaucoup plus ambitieux. C'est à l'OACI que beaucoup de choses se jouent. Nous devrions avancer sur les discussions cette semaine, lors du sommet de l'aviation qui se tiendra à Toulouse jeudi et vendredi. L'objectif de celui-ci est précisément de rallier à notre objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 tous les États européens, mais aussi d'autres États dans le monde et, bien évidemment, des entreprises. Ainsi serons-nous en mesure de défendre cette ambition à l'OACI d'une voix assurée, forte et unie.

Bien sûr, tout cela ne sera pas simple. Je rappelle toutefois que, il y a cinq ans encore, les acteurs industriels n'envisageaient même pas l'idée de faire voler un avion bas-carbone. Aujourd'hui, tout le secteur y travaille. Le dossier avance vite mais il nous faut encore accélérer et, surtout, soutenir l'effort dans la durée.

Henry Ford, qui connaissait très bien le monde de l'industrie et un peu celui de l'aviation, disait : « Lorsque tout semble aller contre vous, souvenez-vous que les avions décollent toujours face au vent. » Cela reste vrai. Alors, qu'importent les voix qui s'élèvent contre eux et qui voudraient les clouer à terre. L'histoire de l'aviation est celle d'une lutte contre l'adversité. Les audacieux, les courageux, les téméraires qui ont fait de l'aéronautique française ce qu'elle est – aujourd'hui encore – ont toujours transformé cette adversité en force. Je ne doute pas qu'ils continueront car la décarbonation ne marque pas la fin de l'aviation mais bien un nouveau départ. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Agir ens.*)

Mme la présidente. Nous en venons aux questions. Je rappelle que leur durée, ainsi que celle des réponses, est limitée à deux minutes, sans droit de réplique.

La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel (LT). Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'une des réponses à court terme, pour réduire les émissions de CO₂ du secteur aérien, est bien sûr l'incorporation de biocarburants, notamment de SAF.

Nous le savons, l'environnement est concurrentiel. À l'occasion des auditions que nous avons menées, nous nous sommes aperçus que de nombreux pays étaient très offensifs – bien plus que la France – en la matière. D'aucuns ont mentionné, par exemple, le plan Biden, qui prévoit l'instauration d'un crédit d'impôt. Il est important que, dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne, la question du mandat d'incorporation des SAF soit examinée – c'est d'ailleurs l'une de nos préconisations –, tout comme la création d'une alliance industrielle européenne pour les SAF, sur le modèle d'Airbus.

Monsieur le ministre délégué, êtes-vous prêt, pour accélérer la structuration d'une filière indispensable, à soutenir un Airbus des SAF, en entraînant avec vous les collectivités territoriales, par exemple les régions, mais aussi, bien sûr, les entreprises et les énergéticiens, à travers des efforts en recherche et développement ? Cette question nous semble essentielle. Or, au cours de nos auditions, il nous a semblé que la France, pourtant leader dans bien des programmes de recherche, se laissait facilement distancer dans ce domaine.

Il est impératif de structurer la filière des SAF, aussi bien au niveau national qu'europeen. Selon nous, la présidence française de l'Union européenne offre l'occasion de s'y atteler.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons déjà eu l'occasion de débattre de cette question il y a quelques semaines, lors de l'audition menée dans le cadre de votre mission d'information.

Vous avez tout à fait raison : il est nécessaire de structurer la filière des SAF. Nous le faisons au niveau national puisque nous avons déjà consacré 200 millions d'euros à la recherche industrielle en amont, pour développer aussi bien le traitement des huiles usagées que celui des déchets agricoles et forestiers. Par ailleurs, nous avons commencé à construire la future filière des carburants synthétiques qui nécessitera, vous l'avez dit, un développement massif de l'hydrogène décarboné.

Pour y parvenir, il faut d'abord se mettre d'accord, au niveau français et européen, sur différentes questions, par exemple le taux d'incorporation de biocarburants – vous le savez, la Commission européenne a formulé à ce sujet, le 14 juillet dernier, une proposition précise qui doit être débattue – ou les différents mécanismes de soutien. Alors que les Américains, vous l'avez rappelé, optent souvent, dans le secteur des transports, pour le crédit d'impôt, les Européens et les Britanniques ont plutôt recours à des subventions à l'investissement, afin de développer les technologies et de sécuriser l'industrialisation.

Ces questions seront débattues non seulement à l'occasion du sommet de l'aviation, qui se tiendra jeudi et vendredi à Toulouse, mais aussi lors de la réunion informelle des ministres chargés des transports qui se tiendra à l'aéroport du Bourget les 21 et 22 février. Ces discussions, qui nous permettront d'avancer sur ce dossier et de bâtir un agenda européen à partir des différents critères évoqués, nous donneront de l'élan, au niveau international, en vue de l'assemblée générale de l'OACI qui se déroulera en fin d'année.

Je crois pouvoir dire que nous sommes bien armés pour mener la révolution des SAF, qui font l'objet d'un consensus de plus en plus large de la part des pays européens mais aussi des pays tiers désireux d'engager très concrètement la transition énergétique du transport aérien.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc (GDR). Je pose cette question au nom de ma collègue Karine Lebon, mais aussi de l'ensemble de nos amis réunionnais.

Air Austral n'échappe pas aux difficultés du secteur. Cette compagnie réunionnaise, qui compte 1 000 salariés, assure les vols long-courriers avec l'Hexagone et la desserte aérienne de la zone océan Indien. Son inscription dans le paysage aérien réunionnais et l'image qu'elle contribue à véhiculer à travers le monde expliquent le caractère patrimonial que les Réunionnais attribuent à Air Austral.

Nous saluons l'avis favorable de la Commission européenne sur une aide de l'État à hauteur de 20 millions d'euros – c'est une réelle avancée.

Nous espérons que l'État continuera d'être présent pour redynamiser la destination Réunion dès que la situation sanitaire le permettra. Aujourd'hui encore, celle-ci a en effet un impact fort sur les voyages familiaux et sur le tourisme.

Depuis plusieurs mois, les voyageurs doivent justifier d'un schéma vaccinal complet ou de motifs impérieux ainsi que d'un test PCR ou antigénique de moins de vingt-quatre heures pour se rendre à La Réunion. Or, ce 28 janvier, le Conseil d'État a annulé l'obligation de motif impérieux pour

les Français de l'étranger non vaccinés qui souhaitent rentrer en France, sur le motif suivant : « Cette exigence est susceptible [...] de faire durablement obstacle à l'exercice du droit fondamental de rejoindre le territoire national dont tout Français dispose, sans que le bénéfice sanitaire d'une telle mesure soit manifestement de nature à justifier l'atteinte qui est ainsi portée à ce droit. »

La question est simple : cette annulation concernera-t-elle aussi les voyageurs entre La Réunion – et plus généralement les outre-mer – et l'Hexagone ?

M. Alain David. Très bonne question !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. S'agissant d'Air Austral, vous avez eu raison de rappeler le caractère patrimonial et absolument stratégique des liaisons outre-mer. C'est d'ailleurs pour cela que, dès le début de la crise, l'État a apporté son soutien aux compagnies aériennes telles qu'Air Austral. Pour celle-ci, 80 millions d'euros de prêts garantis par l'État ont été mobilisés, un prêt direct de 10 millions d'euros à travers BPIFrance a été consenti et la région a été mise à contribution à hauteur de 25 millions d'euros à l'été 2021.

En outre, vous l'avez rappelé, un plan d'aide de 20 millions d'euros vient d'être approuvé par la Commission européenne. Il permettra à la compagnie de faire face aux fortes difficultés qu'elle a rencontrées récemment tout en concevant un plan de retournement et de transformation. L'État restera bien sûr aux côtés d'Air Austral pour les raisons éminentes que vous avez rappelées.

J'en viens à la deuxième partie de votre question. La décision du Conseil d'État que vous avez citée répond à une requête datée du 26 juillet 2021. Elle reste donc sans effet sur le fait, déjà acquis, que les Français ne sont pas concernés par l'obligation de justifier d'un motif impérieux pour rejoindre le territoire français depuis l'étranger, conformément à la loi du 5 août 2021. La décision du Conseil d'État à laquelle vous faites référence n'empêche donc aucune conséquence sur les restrictions applicables entre l'outre-mer et l'Hexagone.

Mme la présidente. La parole est à Mme Olga Givernet.

Mme Olga Givernet (LaREM). Permettez-moi tout d'abord de dire ma satisfaction d'avoir ici, grâce à nos rapporteurs, un débat sur l'avenir de l'aéronautique. Comme à vous, monsieur le ministre délégué, cette industrie m'est chère. C'est ma famille professionnelle d'origine.

À l'heure où un certain *aéro-bashing* gagne du terrain, je tiens à le dire : l'aéronautique, ce sont d'abord des femmes et des hommes qui ont rêvé et qui rêvent encore. C'est aussi le secteur d'excellence de l'économie française et notre principal atout à l'export. Nous pouvons être fiers des succès de notre fleuron industriel, Airbus. Après une année 2020 difficile en raison de la crise mondiale, il vient d'annoncer le recrutement de 6 000 talents au cours de ce semestre.

Secteur clé, l'aéronautique représente aussi un défi pour notre stratégie de décarbonation de l'économie. Renouvellement des flottes, utilisation de carburants durables, développement de l'avion électrique ou à hydrogène : certaines pistes sont immédiatement déployables, pour d'autres il faudra attendre plusieurs décennies.

La France a établi un schéma directeur en ce sens et l'Union européenne s'est fixé un objectif ambitieux : diminuer de 55 % d'ici à 2030 ses émissions carbone par rapport à 1990. C'est le plus grand plan énergie-climat de l'histoire de l'Union européenne.

Nous sommes à l'aube de la présidence française de l'Union européenne, mais six mois, cela passe vite. Il y a six jours, la ministre de la transition écologique Barbara Pompili a convié à Amiens ses homologues européens pour plancher sur le déploiement concret du paquet Fit for 55, qui concerne notamment l'utilisation de carburants durables pour l'aviation. La course aux technologies pour des avions plus légers, consommateurs d'énergies renouvelables, est lancée. Il est vrai que les performances environnementales entrent en ligne de compte dans les commandes et l'avion vert séduit de plus en plus. Mais la concurrence est féroce, notamment face aux avions chinois, massivement subventionnés par le régime communiste.

Ma question est simple : comment évaluez-vous le risque de distorsion de concurrence et quelle est la teneur de vos échanges avec vos homologues européens sur ce sujet ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Vous avez posé beaucoup de questions, mais je tenterai de synthétiser nos démarches au niveau européen.

Il y a quelques mois, les acteurs industriels du secteur aéronautique se sont prononcés en faveur de l'objectif, bien plus ambitieux que les engagements signés précédemment, de décarbonation nette du secteur à l'horizon 2050. Nous souhaitons – c'est l'objet du sommet de l'aviation à Toulouse – nous mettre en ordre de marche à l'échelle européenne pour y parvenir. Il faut pour cela cumuler les progrès techniques et opérationnels, en optimisant les trajectoires des avions, en développant la filière des carburants alternatifs au kérosène, les SAF, et en construisant la future génération d'avions bas-carbone, ultrafrugaux. Dans les années qui viennent, les avions continueront à s'améliorer en matière de consommation énergétique ; c'est particulièrement crucial si l'on veut utiliser l'hydrogène, qui a le désavantage d'occuper plus de place à bord. Les feuilles de route technologiques française et européenne sont parfaitement coordonnées. Nous avons consenti des moyens considérables pour les trois prochaines années, mais l'effort devra se poursuivre. Cette démarche est comparable à ce que nous connaissons des plans d'investissement des États-Unis et à ce que nous subodorons de ceux de la Chine.

Il nous faut désormais avancer au niveau européen ; c'est l'objet du sommet de l'aviation et ce sera celui de la réunion informelle des ministres chargés des transports qui se tiendra les 21 et 22 février. Il nous faudra relayer cette préoccupation au niveau le plus global possible. L'OACI apparaît comme l'échelle pertinente pour cet enjeu et nous devons continuer de discuter avec les pays pivots dans cette organisation : le Brésil, l'Inde, les pays du Moyen-Orient, certains pays africains. C'est le but du travail diplomatique que nous mènerons dans les prochains temps pour faire en sorte que la décarbonation nette du secteur devienne une réalité, en vue d'entraîner dans cette démarche le plus grand nombre de pays dans les plus brefs délais. C'est à ces conditions, au prix de cet effort réel et tangible, que nous éviterons collectivement les effets de distorsion de concurrence, en matière environnementale ou sociale, que nous avons connus récemment.

Mme la présidente. La parole est à M. Alexandre Freschi.

M. Alexandre Freschi (LaREM). La filière aéronautique française est une fierté nationale. En dépit de la pandémie de covid-19, qui a profondément touché l'ensemble du secteur, nos entreprises et nos sous-traitants ont fait preuve d'une grande résilience. L'action massive du Gouvernement a été décisive. Salvateur et rapidement déployé, le plan de soutien à l'aéronautique de 15 milliards d'euros a permis de sauvegarder notre maillage industriel et nos emplois tout en pensant la transformation de la filière et en soutenant la recherche et le développement pour la conception des appareils de demain.

Désormais, l'heure est à la reprise de l'activité et au recrutement. C'est le cas par exemple au sein de ma circonscription, où des entreprises de la filière aéronautique comme LISI-Creuzet, CSA-Creuzet ou Asquini du groupe Nexteam souhaitent recruter. D'ailleurs, une récente étude de prospective de l'INSEE indique que c'est le cas de la moitié des entreprises de la filière aéronautique du Grand Sud-Ouest. Le groupe Airbus, vous le savez, a également annoncé sa volonté de recruter dans les années qui viennent jusqu'à 6 000 nouveaux collaborateurs. Le développement des nouvelles technologies décarbonées, l'utilisation de carburants durables d'aviation, l'avion à hydrogène et l'avion électrique sont des pistes d'avenir pour un transport durable. Tout cela participera indéniablement à renforcer l'activité industrielle aéronautique dans nos territoires.

Afin d'accompagner cette transformation et rester compétitifs dans les industries du futur, nous devons continuer à former les étudiants à ces métiers et à ces nouvelles techniques. D'ores et déjà, les entreprises du secteur et les centres de formation spécialisés travaillent conjointement pour améliorer et renforcer les compétences exigées par les nouveaux enjeux d'avenir de la filière.

Monsieur le ministre délégué, quelle stratégie déployez-vous au sein du Gouvernement afin de sécuriser nos compétences, d'attirer de nouveaux talents dans cette filière d'excellence et d'assurer ainsi la pérennité de ce fleuron de l'industrie, particulièrement implanté dans nos territoires ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Au moment le plus aigu de la crise, il a fallu préserver ces compétences, civiles et militaires – cela me donne d'ailleurs l'occasion de répondre en partie à l'interpellation de Mme Rabault. Le volet recherche du plan de relance, destiné au CORAC, n'a pas seulement amorti les effets de la crise : il nous a aussi permis de nous projeter dans un avenir de court et de moyen terme. Ensuite, il a fallu se doter d'un plan de relance et de décarbonation crédible et, en cascade, créer les nouvelles compétences. Celles-ci constituent un défi pour l'ensemble du secteur des transports, étant donné les enjeux liés à l'électrification du secteur automobile, à la décarbonation du secteur aérien ou encore à la transition écologique du transport terrestre et maritime.

Je sais que le tissu des écoles aéronautiques françaises d'excellence est pleinement mobilisé pour construire au plus vite les nouveaux parcours de formation préparant aux métiers de demain. En effet, ce n'est pas seulement une course technologique, mais aussi une course aux capacités d'investissement et une guerre des talents. Soyez-en sûr : l'université et la recherche françaises agissent énergiquement pour jouer un rôle dans cette grande aventure collective qu'est la décarbonation du transport aérien.

Mme la présidente. La parole est à M. Robin Reda.

M. Robin Reda (LR). À l'heure où notre économie doit bifurquer vers des pratiques plus vertes, je reviens sur le sujet des biocarburants. En effet, le débat d'aujourd'hui interroge la viabilité et la compétitivité du pavillon français dans le contexte d'une concurrence mondialisée du secteur aérien. Depuis le début de l'année, l'État impose à nos compagnies aériennes 1 % de biocarburants ; cette part passera à 3 % en 2025, puis à 5 %. Mais ces carburants verts sont à ce jour bien plus chers et très peu disponibles.

M. Thibault Bazin. C'est vrai !

M. Robin Reda. Nous sommes confrontés à des pays qui déploient d'énormes moyens, qui créent des emplois et de l'activité, et qui s'assurent de leur souveraineté énergétique en matière de biocarburants pour l'aviation de demain. Et nous, quel chemin décidons-nous de prendre pour la France ? Quel chemin décidons-nous de prendre pour l'Europe ?

Le secteur aérien est un domaine national de pointe. Il faut le verdier et, on l'a dit, c'est le chemin qu'il souhaite prendre lui-même. Le rôle de l'État est d'accompagner ces changements pour des perspectives plus encourageantes. Malheureusement, pour l'heure, notre secteur aérien fait face à un État qui contraint plus qu'il n'encourage. Plutôt que de privilégier les incitations fiscales, il décrète des obligations précipitées et dures. Plutôt que de créer un cadre vertueux pour les compagnies aériennes françaises, il les défavorise. Plutôt que de plaider pour une stratégie européenne commune, susceptible d'assurer une compétitivité forte à l'échelle internationale, il fait subir à nos entreprises de l'aérien la méfiance et la défiance des pouvoirs publics. Pendant ce temps, de nouveaux entrants aux coûts et aux contraintes souvent bien inférieurs sont propulsés sur le devant de la scène par des États conquérants, créant une concurrence déloyale pour notre secteur de l'aviation. Pire encore : nos exigences poussent à des faits absurdes. Nos hubs étant trop coûteux, il est bien plus avantageux de faire des escales à Dubaï qu'en Europe, même pour des vols intraeuropéens !

À quand un État qui accompagne notre champion aérien français vers des perspectives de compétitivité réelles et écologiques ?

M. Thibault Bazin. Excellent !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous sommes ici, je l'ai bien compris, dans une joute liée à une échéance électorale qui se rapproche ; j'essaierai malgré tout de rappeler la réalité des faits et de nos actions, laquelle me semble d'ailleurs faire consensus parmi les acteurs du secteur – il faudrait les interroger à ce sujet.

En matière de carburants aéronautiques alternatifs au kérosène, nous avons fait trois choses. D'abord, et c'est une initiative unique en Europe, nous avons commencé à développer l'ensemble de la filière. Ainsi, s'agissant du segment des huiles usagées, Total organise la reconversion des grands sites de La Mède et de Grandpuits : elle nous permettra de produire, à l'horizon 2030, 50 % de biocarburants durables nécessaires au respect de la trajectoire adoptée. Nous développons aussi, avec de très nombreux acteurs industriels français, la filière des déchets agricoles et forestiers. Des carburants à base de paille et de bois sont ainsi produits entre le site de Venette, dans l'Oise, et Dunkerque, faisant tourner une industrie locale. Là encore, nous sommes à l'avant-garde des pratiques européennes.

M. Thibault Bazin. Mais ça coûte très cher !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Enfin, il y a le grand sujet des carburants synthétiques. Dans ce domaine, la France a un avantage compétitif majeur, celui de disposer potentiellement d'une grande quantité d'hydrogène décarboné du fait de sa filière nucléaire.

Le problème du prix est contré par une double stratégie : le soutien à l'investissement – nous y consacrons, dès maintenant, 200 millions d'euros, et cet effort sera poursuivi – et la création d'un espace de non-distorsion de concurrence à l'échelle européenne.

Je ne peux pas vous laisser dire que la France serait en retard ; au contraire, elle est à l'avant-garde et à l'attaque dans ce domaine, lucide quant à la nécessité de construire une filière durable de carburants alternatifs au kérosène.

M. Robin Reda. Il reste du boulot !

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin.

M. Thibault Bazin (LR). Tout d'abord je remercie Sylvia Pinel et le groupe Libertés et territoires, auquel elle est apparentée, de nous proposer un débat sur l'avenir de l'aéronautique dans le cadre de cette semaine de contrôle, la dernière du quinquennat. Plusieurs entreprises de ma circonscription, en Lorraine, dépendent du secteur aéronautique ; il s'agit de TPE talentueuses avec des savoir-faire de pointe, qui contribuent à la réussite de la filière. Le réseau Aeriades, basé à Lunéville, travaille au développement de cette filière dans notre région.

Dans les prochains mois, le secteur aéronautique va rencontrer des problèmes de trésorerie et nos entreprises nourriront des inquiétudes. La crise sanitaire a provoqué une réduction importante de la production et entraîné l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement aéronautique dans un mouvement de décroissance d'activité et d'emploi. En 2020, la filière a connu une chute sans précédent de ses carnets de commandes et une baisse du chiffre d'affaires entre 25 et 40 % selon les entreprises.

La reprise amorcée à la fin de 2021 semble se confirmer en 2022. Les projections laissent espérer un retour au niveau de 2019 en 2023 ou en 2024 au plus tard. Les mesures prises par l'État ont permis d'éviter de nombreux sinistres et de limiter les pertes, sans les annuler. Mais l'augmentation des volumes à produire engendre un besoin supplémentaire en fonds de roulement à un moment où les remboursements des PGE et des moratoires accordés par le fisc et l'URSSAF viennent grever des trésoreries déjà fragiles. Les entreprises ont donc besoin de dispositifs tels que des prêts participatifs ou des obligations convertibles pour renforcer leurs hauts de bilan. Des dispositifs de ce type sont annoncés mais très peu sont effectivement mis en œuvre. C'est une réalité !

Monsieur le ministre délégué, qu'est-ce que le Gouvernement compte proposer pour répondre à cette attente et pour renforcer la trésorerie des entreprises de cette filière, si essentielle à la balance commerciale de notre pays et à la préservation des emplois d'avenir dans nos territoires ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je partage votre constat : au pic de la crise, on a dû agir rapidement pour préserver les grands groupes et s'assurer que les sous-traitants, souvent dépendants d'un seul client, ne se heurtent pas à des difficultés financières et ne deviennent pas la proie de prédateurs hostiles. Cela aurait pu arriver si nous ne nous étions pas mobilisés au plus vite.

Dans le cadre du plan de relance, nous avons soutenu 220 projets, dont 90 projets menés par des équipementiers, PME ou ETI. Grâce au CORAC, structure dédiée à la recherche en matière de construction aéronautique, nous avons alloué quelque 20 % des crédits de 1,6 milliard d'euros, sur trois ans, à des PME.

Vous avez raison, le problème reste la trésorerie, le haut de bilan et la capacité à constituer ou à reconstituer des fonds propres. C'est pourquoi, dans le cadre du plan France 2030, le Président de la République a annoncé une enveloppe de 1,2 milliard d'euros, dont 400 millions pour les acteurs émergents,...

M. Thibault Bazin. Où sont ces crédits ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. ...les start-up qui ont besoin de constituer des fonds propres. Nous étudierons vos propositions avec intérêt, mais nous pensons tenir là un bon outil pour préserver les trésoreries et permettre à nos entreprises de se doter de ressources suffisantes dans un moment où elles subissent des transformations importantes, avec des effets de marché parfois décalés. Nous veillerons à ce que ces équipementiers, start-up et PME, continuent à bénéficier, dans ce moment particulier, de ressources financières adéquates.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize.

M. Jean-Luc Lagleize (Dem). Je souhaite aborder la question de l'accompagnement financier des start-up aéronautiques françaises, au-delà du secteur traditionnel de la filière. Les grandes entreprises de la filière aéronautique ont été bien accompagnées et restent fortement soutenues par l'État français : c'était une condition *sine qua non* du maintien de l'excellence française en la matière. Les aides ont permis la survie du secteur aéronautique pendant la crise sanitaire ; ce sont 15 milliards d'euros qui ont soutenu la filière depuis juin 2020, et 7 milliards qui ont été versés à Air France pour soutenir la compagnie.

Au-delà des champions français traditionnels du secteur, des start-up aéronautiques se sont développées autour de l'électrique et de l'hydrogène. Cependant, elles manquent de fonds d'investissement spécialisés et de prêts destinés à soutenir leurs innovations. Il faut en effet pouvoir accepter de financer des projets dont la rentabilité se fait sur le long terme. Les régions se démarquent un peu en ce sens. En Occitanie, dans le cadre de Aerospace Valley, un appel pour la mobilité aérienne légère et environnementalement responsable (MAELE) a été lancé à destination des innovations aéronautiques. Certaines initiatives privées commencent également à émerger, à l'image de l'incubateur d'entreprises Starburst Accelerator, entièrement consacré au secteur aérospatial et de défense.

Toutefois, ces initiatives ne suffisent pas pour soutenir financièrement ces start-up qui ont du mal à passer le seuil de l'industrialisation. Monsieur le ministre délégué, où en sont les réflexions du Gouvernement sur l'accompagnement financier des start-up aéronautiques françaises ? Faute de soutiens adéquats, les entrepreneurs risquent de se tourner vers les États-Unis ou la Chine, où les financements sont plus faciles à trouver. Cela entraînerait des transferts technologiques de propriété intellectuelle et de savoir-faire, ce qui serait réellement dommageable pour la compétitivité et l'innovation françaises. Ces start-up sont des parties prenantes de l'excellence française en matière aéronautique, nous ne pouvons pas nous permettre de les perdre.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Votre question rejoint un peu celle de M. Bazin. Je commencerai par préciser ce que nous avons essayé de faire : préserver le plus possible le tissu des PME aéronautiques françaises, au sens large, car il était très exposé, notamment, à des risques de trésorerie au moment le plus aigu de la crise. Cela n'a peut-être pas toujours été le cas, mais soyez-en convaincus : cette fois-ci, pour ce secteur en particulier et à ce moment de l'histoire, nous avons réussi à préserver l'essentiel du savoir-faire, des compétences et de l'excellence industrielle de la filière aéronautique française. Comme je le disais, 220 projets ont été accompagnés et, pour les raisons que j'évoquais précédemment, 20 % des crédits ont été alloués à des PME.

Désormais, c'est la reprise qui s'annonce avec ses conséquences positives, mais elle s'accompagne parfois d'effets de décalage, notamment en matière de trésorerie, ce qui peut soulever des difficultés. C'est la raison pour laquelle, avec France 2030, nous redonnons des perspectives tant sur le plan temporel que pour les objets technologiques que nous souhaitons soutenir. Nous allons également mettre en place des dispositifs adaptés pour les start-up, notamment aéronautiques, au travers de mécanismes de soutien en fonds propres, avec des prises de participation de BPIFrance, ce qui répond pour partie au sujet du haut de bilan évoqué par M. Bazin.

Ainsi, 400 millions d'euros seront alloués aux acteurs émergents – aux start-up – dans le cadre de France 2030. Il me semble que cela nous permet d'aborder avec le maximum de sérénité possible la phase qui s'ouvre devant nous. Je préciserai que, lorsqu'on se compare, parfois on se désole. En l'occurrence, nous pouvons plutôt nous consoler, car nos réponses, notamment financières, se situent à un bon niveau en comparaison avec ce qu'on fait d'autres acteurs éminents, comme les Américains.

Cet effort devra être soutenu. Nous l'avons engagé sur trois ans et, comme nous l'avons dit aux acteurs du secteur, nous le maintiendrons dans la durée. Le décollage ou l'envol – pour rester dans le vocabulaire aéronautique – auxquels nous assistons nous laissent espérer que nous avons pris les bonnes décisions, dans le bon tempo politique.

Mme la présidente. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib (SOC). Monsieur le ministre délégué, avec votre déplorable loi gadget dite climat et résilience, vous avez alimenté le fly-bashing.

M. Thibault Bazin. Il a raison !

M. David Habib. Demain, vous porterez un coup à l'industrie aéronautique française par l'abandon de liaisons domestiques. Aujourd'hui, vous vous attaquez au trafic aérien. Votre cabinet, inquiet, a téléphoné à mon secrétariat vendredi pour connaître l'objet de mon intervention. De la façon la plus transparente et la plus immédiate, il a été indiqué à vos collaborateurs que je souhaitais vous interroger sur le plan Vesta – il leur aurait été très facile de connaître l'objet de mon intervention, puisque je vous ai écrit à deux reprises sur ce sujet, sans d'ailleurs obtenir de réponse.

Air France à l'aéroport d'Orly, c'est fini pour de nombreuses destinations du Sud ; désormais, c'est Transavia avec ses personnels moins payés, sa flotte composée exclusivement d'avions Boeing polluants et surtout sa politique commerciale davantage adaptée à des vols vers Ibiza qu'à une clientèle d'entreprise voyageant entre Pau et Paris. Le président de la chambre de commerce et d'industrie de Pau vous a alerté ; le président-directeur général de TotalEnergies, M. Pouyanné, a rappelé l'importance de la plateforme

aéroportuaire de Pau pour son groupe qui emploie plusieurs milliers de salariés en Béarn. Tous les députés des Pyrénées-Atlantiques, de la majorité comme de l'opposition, vous ont également alerté. Nous vous avons demandé un rendez-vous pour vous expliquer les enjeux ; pas de réponse. Vous êtes aux abonnés absents, et incapable de dire stop à la direction d'Air France.

Le 27 mars, des vols d'Air France au départ d'Orly et à destination de Pau, ce sera fini et il sera trop tard. Monsieur le ministre délégué, comptez-vous agir ? Pourriez-vous nous rappeler les contraintes en matière d'aménagement du territoire et de continuité territoriale imposées à Air France face aux 7 milliards que vous avez concédés à la compagnie lorsqu'elle était en difficulté ? Que compte faire le Gouvernement pour les territoires qui se trouvent à 800 kilomètres de Paris et qui ont impérativement besoin de liaisons aériennes ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je connais bien le sujet, pour l'avoir évoqué directement avec vous à plusieurs reprises, et je ne partage pas votre analyse sur deux points au moins. Tout d'abord, si un gouvernement a agi pour maintenir les liaisons domestiques dans nos territoires au sens large, c'est bien celui dont je suis membre : pour préserver l'attractivité de nos territoires, nous avons relancé les lignes d'aménagement du territoire, en subventionnant un certain nombre de lignes pour lesquelles le train n'est pas une solution évidente ou suffisante au regard de la durée du voyage. Une trentaine de millions d'euros servent ainsi à subventionner des lignes vers le grand Massif central ou d'autres liaisons transversales.

Deuxièmement, quand la crise est arrivée, le trafic aérien a diminué de près de 10 %. Nous avons été au contact des élus locaux, au travers notamment des acteurs et des exploitants aéroportuares. Dès que nous avons pu reprendre ces lignes, nous l'avons fait en essayant de regarder quel était le niveau de trafic et comment les différents groupes concernés – vous avez mentionné Air France – pouvaient relancer des vols de la manière la plus rationnelle et la plus confortable possible pour les passagers.

Ensuite, et c'est sans doute là la pomme de discorde entre nous, vous savez qu'Air France a très largement restructuré son offre domestique, en faisant monter en charge sa filiale Transavia. Le groupe l'a fait au moment où la filiale Hop ! perdait environ 200 millions d'euros par an, ce qui n'aurait plus la pérennité de l'activité régionale à moyen terme.

J'entends parfaitement les doutes que vous émettez sur la qualité des services offerts par Transavia. À plusieurs reprises, j'ai parlé avec les patronnes d'Air France et de Transavia ; elles sont parfaitement mobilisées pour garantir la qualité de service et la renforcer, et pour accroître la fréquence des vols. Ainsi, douze allers-retours hebdomadaires seront opérés entre Pau et Orly dans les prochaines semaines.

Je me tiens à votre disposition pour discuter de la qualité de service, mais je crois pouvoir dire la totale détermination du groupe Air France-KLM, et notamment des compagnies Air France et Transavia, à fournir la qualité de service la plus haute pour les destinations que vous avez évoquées.

Mme la présidente. La parole est à M. Thomas Gassilloud.

M. Thomas Gassilloud (Agir ens). L'aviation mondiale produit 3 % des émissions de gaz à effet de serre. Face aux défis du changement climatique, nous en sommes tous

convaincus : il faut décarboner notre filière aéronautique en engageant une révolution, afin de miser sur de nouvelles technologies, notamment l'hydrogène vert.

À cette fin, monsieur le ministre délégué, vous avez présenté une stratégie pour le développement de cette énergie, et Airbus a d'ailleurs annoncé vouloir construire un avion zéro émission fonctionnant à l'hydrogène d'ici à 2035. Je pense qu'en France, nous avons toutes les capacités nécessaires pour avancer. Nous nous félicitons d'ailleurs que le plan de relance consacre 7 milliards d'euros d'investissement dans la filière de l'hydrogène. Compte tenu de la taille de nos compétiteurs au niveau mondial, nous devons également réfléchir en Européens. J'ai bien noté que les feuilles de route européenne et française étaient désormais alignées.

Pourriez-vous nous préciser comment les efforts seront articulés aux niveaux national et européen ? Quels sont les objectifs que nous pouvons attendre ensemble ? Enfin, disposez-vous d'une estimation du volume d'électricité supplémentaire qu'il nous faudra produire pour faire face à cette nouvelle demande en hydrogène ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Concernant votre première question, j'ai eu l'occasion d'évoquer le plan de décarbonation du transport aérien français, lequel est parfaitement relayé par le programme européen relatif au secteur de l'aviation. Entre 2022 et 2028, 1,7 milliard d'euros seront consacrés aux technologies orientées à 100 % vers la décarbonation : intégration d'un moteur ultra-frugal – condition *sine qua non* pour développer l'hydrogène dans de bonnes conditions ; démonstration d'un avion à hydrogène – les acteurs de la filière en ont parlé récemment ; électricité à forte puissance ; développement de l'avion régional décarboné. Il y a un parfait alignement stratégique entre ce qui est entrepris au niveau français et à l'échelle européenne.

S'agissant de la demande d'électricité, il faut d'abord se rappeler que le secteur aérien ne représente que 2,5 % environ de l'ensemble des pollutions du secteur des transports ; 95 % de cette pollution proviennent du transport routier – véhicules lourds comme véhicules particuliers.

La demande d'électricité dans les transports, notamment du fait du poids du secteur du transport terrestre, va considérablement augmenter. L'électrification de la très grande majorité des transports imposera, selon les estimations que l'on peut faire de la demande, une multiplication par quinze, voire vingt, de la production d'électricité bas-carbone d'ici à 2050. Sur cette électricité, la France possède à ce jour, grâce au nucléaire, un avantage compétitif qu'il nous faut évidemment préserver – tout en continuant à développer les énergies renouvelables –, car c'est notre seul moyen de rester crédibles sur nos engagements environnementaux et d'amorcer la rupture souhaitée.

Mme la présidente. La parole est à M. Grégory Labille.

M. Grégory Labille (UDI-I). Si l'on s'en tient à l'annonce faite le 28 janvier par le ministre de l'économie, des finances et de la relance, Bruno Le Maire, la croissance française s'établira en 2021 à 7 %. À l'évidence, cela devrait avoir des effets positifs sur le secteur aéronautique. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec le directeur du site de Méaulte de l'entreprise Stelia Aerospace. S'il se réjouit de la forte accélération de la demande, il appréhende également les effets de la crise sanitaire sur la main d'œuvre qualifiée de notre territoire de la Somme. En effet, les mesures de chômage partiel ont éloigné certaines personnes de l'emploi, tandis que la forte

dynamique actuelle crée une concurrence entre les entreprises sur le recrutement de la main d'œuvre qualifiée. Résultat : beaucoup d'entreprises aéronautiques peinent à recruter.

En outre, l'aéronautique souffre de sa réputation auprès des jeunes, qui y voient à la fois un secteur en perte de vitesse en raison de la crise sanitaire, ainsi qu'une activité polluante et contraire à la lutte contre le réchauffement climatique – position que, bien sûr, je ne partage pas. Là encore, les résultats sont très concrets : à Méaulte, au sein du lycée professionnel privé Henry Potez de Stelia Aerospace, le nombre de candidatures est passé, entre 2020 et 2021, d'une vingtaine à une petite dizaine. Si le recrutement est davantage du ressort de l'entreprise, l'État doit tout de même aider les entreprises de l'aéronautique. Ne pourrait-il pas, à travers des campagnes de publicité qui valorisent le travail dans le secteur de l'aéronautique, aider les entreprises à attirer les jeunes apprentis tout en insistant sur les nombreuses offres de travail dans le secteur ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je prends note de votre proposition et la ferai étudier. Je ne sais dans quelle mesure l'État peut, aux côtés des régions, se prêter à cet exercice de valorisation des savoir-faire et de promotion des compétences mais, ce que je sais, c'est que nous tentons de donner au secteur des transports de la visibilité, à la fois sur la dimension technologique et sur la dimension financière, en nous engageant dans des investissements qui sont tout à fait considérables et structurants.

Je n'ai aucun doute sur le fait que l'industrie aéronautique française continuera à être une industrie d'excellence, et continuera à attirer les plus jeunes et, pour reprendre une thématique désormais connue, à les faire rêver. Nous avons pour cela des universités et des écoles d'excellence. Vendredi, je serai à Toulouse à l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) dans le cadre du sommet de l'aviation ; le tissu toulousain illustre fort bien, ce me semble, la très grande compétence que nous avons en matière aéronautique.

Le rôle des pouvoirs publics, au-delà d'actions de communication ponctuelles, est bien de donner de la visibilité, de crédibiliser avec des moyens financiers considérables, et de relayer au niveau européen parce que nos grandes réussites françaises sont françaises et européennes. Je crois que nous tenons là les clés du succès. Il nous faut à présent le porter à la connaissance du public, le crédibiliser sur le plan environnemental et économique, et je ne doute pas que les vocations seront nombreuses et positives.

Mme la présidente. La parole est à Mme Catherine Pujol.

Mme Catherine Pujol. La crise sanitaire a eu un impact sans précédent sur l'ensemble du secteur aéronautique. Beaucoup d'entreprises, dont de très nombreuses TPE et PME, qui envisageaient une croissance exponentielle avant la crise, se posent désormais la question de leur survie. C'est pourquoi l'État stratège doit pleinement jouer son rôle d'accompagnement économique des acteurs de ce secteur d'excellence, en osant promouvoir un indispensable patriotisme économique.

Or, en octobre 2020, Mme la ministre des armées visitait le site de Dinard de l'entreprise Sabena Technics, société basée en Occitanie et spécialisée dans l'entretien et la maintenance aéronautique, pour annoncer un soutien et des commandes publiques anticipés, mais six mois plus tard les salariés apprennent que le ministère des armées écartait cette entreprise de l'entretien des avions Falcon de surveillance maritime de la marine nationale pour les dix prochaines années afin de confier le contrat à une société suisse aux capitaux américains.

Monsieur le ministre délégué, il faut rompre avec le tabou du patriotisme économique, afin de préserver les emplois du secteur aéronautique et maintenir à flot de nombreuses entreprises françaises. N'oublions pas que l'aéronautique est une activité de souveraineté nationale. Nous devons faire primer les entreprises françaises pour toutes les commandes de l'État qui concernent le domaine militaire et la défense. L'État ne peut absolument pas abandonner les entreprises et les salariés d'un secteur économique dans lequel la France est en pointe. Allez-vous prendre des mesures gouvernementales en ce sens ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Madame la députée, je n'ai pas le patriotisme économique honteux. En dehors des 7 milliards d'euros consentis au groupe Air France-KLM, nous avons, sur l'ensemble de la période, consenti 8 milliards d'engagements en soutien à la filière, dans sa dimension civile comme dans sa dimension militaire avec, pour cette dernière, 832 millions d'euros de soutien engagés à 100 %.

Le CORAC, je le disais, l'organisme de recherche et de soutien à la construction aéronautique civile, c'est 1,6 milliard sur trois ans, avec énormément de TPE, de PME, d'ETI françaises qui ont été non seulement soutenues dans leur activité quotidienne mais que nous avons également prémunies contre les actes de prédation commerciale hostile de pays qui, vous avez raison, ne nous veulent pas toujours du bien.

L'assurance export, c'est 3 milliards en tout, engagés pour bonne part. Les prêts garantis par l'État, c'est 1,5 milliard pour les entreprises de notre territoire, engagé à 50 %. Le Fonds de modernisation du secteur aéronautique, c'est 300 millions d'euros, engagés à 100 %.

Je pourrais continuer à l'envi à évoquer les dispositifs économiques qui ont bénéficié essentiellement à des acteurs économiques français établis en France avec une vocation de rayonnement à l'international. Je crois pouvoir dire, madame la députée, que nous avons répondu présents. Nous faisons mieux que simplement défendre l'industrie aéronautique française : nous lui permettons de se projeter à moyen et long termes et de demeurer pour longtemps à l'avant-garde de l'industrie aéronautique mondiale, donc de faire la fierté d'un très grand nombre de Français.

Mme la présidente. Le débat est clos.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante, est reprise à dix-sept heures cinquante-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

4

MAL-LOGEMENT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle le débat sur le mal-logement.

La conférence des présidents a décidé d'organiser ce débat en deux parties. Dans un premier temps, nous entendrons les orateurs des groupes, puis le Gouvernement. Nous procéderons ensuite à une séquence de questions-réponses.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot (FI). Madame la présidente, madame la ministre déléguée chargée du logement, collègues, je veux faire une confiance à ceux qui siègent au sein du groupe La République en marche : je vous reconnais un certain sens de l'humour. Il y a quelques jours, je suis tombée sur un tweet des « Jeunes avec Macron » qui commémorait la disparition de l'abbé Pierre en ces termes : « Résistant, député, fondateur d'Emmaüs, l'abbé Pierre s'est engagé toute sa vie contre la pauvreté et le mal-logement. Quinze ans après sa disparition, il est de notre devoir de poursuivre son combat, toujours aussi essentiel. » Il fallait oser !

Les macronistes seraient donc les héritiers idéologiques de l'abbé Pierre. Après tout, le Président de la République lui-même disait en 2017 : « La première bataille, c'est de loger tout le monde dignement. Je ne veux plus, d'ici la fin de l'année, avoir des femmes et des hommes dans les rues. »

M. Thibault Bazin. Excellent !

Mme Mathilde Panot. Quelques tweets de plus et les Marcheurs nous expliqueront pourquoi « la propriété, c'est le vol », en citant du Proudhon. Décidément, madame la ministre déléguée, vous êtes nés avant la honte.

Mercredi prochain, la Fondation Abbé Pierre doit sortir son vingt-septième rapport sur l'état du mal-logement. Une chose est sûre : il est accablant pour l'action de ce gouvernement. Car cinq ans après avoir promis que plus une seule personne ne dormirait dehors, d'après le recensement du Collectif Les Morts de la rue, ce sont 2 716 femmes, hommes et enfants qui ont péri dans la solitude, faute de toit.

Cinq ans après avoir prononcé cette phrase, voici votre bilan : 5 euros d'APL – aide personnalisée au logement – en moins, une réforme du logement qui a fait baisser les allocations de 30 % des bénéficiaires de l'aide, un nouveau mode de calcul de l'aide au logement qui pénalise les jeunes. Votre bilan, c'est la baisse des aides aux associations qui s'occupent des personnes en difficulté dans l'accès au logement digne, et c'est la diminution du quota de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap mais aussi parents avec poussettes et personnes âgées, qui passe de 100 à 10 %.

Votre bilan, ce sont les expulsions locatives qui repartent à la hausse, avec, l'année dernière, 6 600 expulsions sans solution de relogement. Votre bilan, c'est l'augmentation de la TVA sur la construction de logements sociaux, laissant 2,2 millions de ménages demandeurs sur le carreau. Ce sont les finances asséchées des organismes HLM, qui n'ont d'autre choix que de délaisser l'entretien des immeubles et la production de logements neufs. Ainsi, en 2020, on comptait seulement 87 500 logements agréés, pour un objectif initial de 110 000.

Le choc néolibéral est si flagrant qu'il en vient à gêner vos alliés objectifs. C'est ainsi que même l'Institut Montaigne, dans un rapport publié l'année dernière, s'interroge sur l'austérité appliquée au logement social et à l'accession à la propriété.

Pour vous rattraper, vous nous sortez votre blabla technocratique sur MaPrimeRénov', alors même que le reste à charge s'élève à 20 %, si bien qu'aucun foyer pauvre ne peut prétendre à une rénovation thermique complète de son logement. La reine Marie-Antoinette proposait aux Parisiens affamés de manger de la brioche ; la lumineuse millionnaire Agnès Pannier-Runacher pourra conseiller aux Français de mettre un pull en cachemire s'ils ont froid.

Voilà, collègues de la majorité, votre bilan, qui n'a strictement rien à voir avec l'héritage d'un homme et d'une fondation qui luttent contre la pauvreté et l'exclusion.

La vérité, c'est qu'Emmanuel Macron est le président de 4,1 millions de mal-logés et de 15 millions de Français touchés par la crise du logement. Emmanuel Macron est le président des files interminables à l'aide alimentaire. Emmanuel Macron est le président de 300 000 personnes sans domicile, soit un nombre deux fois plus élevé qu'en 2012, dans la cinquième puissance économique mondiale.

Collègues, personne ne s'habitue à vivre à la rue, ou dans un logement surpeuplé, avec des moisissures, des punaises de lit, des cafards, à avoir froid, à développer des maladies respiratoires. Non, on ne s'y habitue pas, on ne s'y habitue jamais, on l'endure, on le subit, on en souffre constamment.

Avec Jean-Luc Mélenchon, dès avril 2022, nous ferons table rase de ces politiques inhumaines. Se loger dignement n'est pas un privilège, c'est un droit humain.

Nous interdirons les expulsions sans solution de relogement. Nous créerons une garantie universelle des loyers pour aboutir à une sécurité sociale du logement. Nous supprimerons la nécessité de garants physiques, qui favorise ceux qui ne se sont donné que le mal de naître.

Parce qu'il n'est pas possible que des propriétaires spéculent alors qu'un tiers de la population a du mal à payer son loyer chaque mois, nous instaurerons l'encadrement obligatoire des loyers, sur tout le territoire, et la baisse dans les grandes villes.

Pour lutter contre les logements insalubres, nous mettrons en place un permis de louer obligatoire pour les propriétaires, car il est criminel que des marchands de sommeil exploitent la misère sociale. Pour ces gens-là, je le dis, ce sera tolérance zéro.

De même, il est urgent de déployer un plan national de lutte contre les punaises de lit, comme nous vous l'avons maintes fois demandé. Elles pourrissent la vie de millions de gens. Avec des associations, nous avons élaboré une proposition de loi en ce sens. Une députée du groupe majoritaire a rédigé un rapport, cela a duré neuf mois, et il arrive aux mêmes conclusions que celles que j'ai formulées et que les associations mettent en avant. Ce plan contre les punaises de lit, nous l'attendons encore. Bien entendu, nous garantirons la gratuité de la prise en charge des personnes les plus précaires.

Nous augmenterons également le nombre de logements sociaux obligatoires dans les communes, en rehaussant le quota de 30 %, et en sanctionnant plus lourdement encore les communes qui ne respectent pas la loi.

Enfin, il s'agira de lutter contre la financiarisation du logement, qui engraisse les plus fortunés. Aussi taxerons-nous les plus grosses transactions immobilières, afin d'abonder un fonds de lutte contre l'habitat indigne.

Voilà, collègues, ce que fera un gouvernement qui aura à cœur de trouver un toit pour chacun. Avoir un logement est un droit, madame la ministre déléguée. La majorité et vous semblez aimer les citations de l'abbé Pierre; en voici une qui s'adresse à vous: « Gouverner, c'est d'abord loger son peuple. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu (GDR). Avant tout, je remercie nos collègues du groupe La France insoumise d'avoir inscrit la politique du logement à l'ordre du jour de cette semaine de contrôle, et de nous avoir ainsi donné l'occasion d'en débattre.

Le logement est indispensable à la dignité humaine. Il s'agit d'un droit à valeur constitutionnelle. Il constitue une préoccupation majeure pour les Français, mais il a malheureusement été un des domaines les plus sacrifiés du quinquennat.

Contrairement à la pratique de précédents gouvernements, il n'a jamais bénéficié d'un ministère de plein exercice. Année après année, son budget a été amputé. Certains s'en souviennent, nous avons ouvert la mandature par l'examen d'une loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite ELAN, constituée de toutes les mesures de fonds de tiroirs des technocrates les plus libéraux de Bercy, qu'année après année, ils avaient jusque-là échoué à faire adopter, et qu'ils ont réussi à faire voter à l'occasion de votre arrivée au pouvoir. Il s'agissait, d'un côté, de diminuer les aides au logement public et, de l'autre, d'ouvrir en grand les portes du marché.

Cela a abouti à la situation paradoxale que nous connaissons et que révèle l'examen de l'effort que la nation a consacré à la politique du logement. Si l'on additionne les subventions et les baisses de TVA, les aides au logement HLM, donc au logement abordable, sont passées de 7 milliards d'euros en 2010 à 4 milliards en 2020. Le budget consacré au financement du prêt à taux zéro, qui favorise l'accession à la propriété, a connu une diminution drastique, passant de 2,3 milliards d'euros à 300 millions. En revanche, grâce à la défiscalisation, les montants de l'argent public consacré à aider les propriétaires à devenir multipropriétaires ont bondi de 1 milliard en 2010 à 2,7 milliards en 2020. Voilà comment on fabrique une rente dépourvue de toute justification, qui creuse entre les Français les inégalités de revenus comme de patrimoine – alors même qu'on connaît le poids considérable du patrimoine en matière d'inégalités.

Ces chiffres cachent un contresens historique. Depuis plus d'un siècle, la politique du logement en France était solide parce qu'appuyée sur deux jambes, l'une privée, l'autre publique. Partout en Europe, ceux qui avaient privatisé à tout prix les politiques du logement, notamment en Angleterre et en Allemagne, reviennent sur leurs choix, qui s'étaient révélés néfastes, et restaurent l'intervention publique. Vous, vous allez en sens contraire: au même moment, vous avez réduit le périmètre de l'intervention publique pour privatiser davantage le secteur. Cela, bien entendu, n'a produit que des effets délétères: construction en berne, notamment pour les logements HLM; explosion du coût du logement dans le budget des ménages, ce qui constitue la principale cause de la dégradation du pouvoir d'achat; complète embolie du dispositif du droit au logement opposable (DALO).

Notre pays traverse une crise du logement inédite, avec son lot de détresse et de drames humains; 15 millions de Français subissent de mauvaises conditions de logement et 300 000 personnes sont sans domicile fixe, soit deux fois plus qu'en 2012 – des hommes, des femmes, des enfants, des familles connaissent beaucoup de malheurs. Élu d'une banlieue populaire, je constate chaque semaine combien leur souffrance est prégnante: des dizaines et des dizaines de personnes frappent à ma porte pour obtenir une aide, que je leur fournis autant que possible, en écrivant aux uns et aux autres pour essayer de trouver des solutions.

Madame la ministre déléguée, il faut réorienter complètement la politique du logement. Il faut tourner le dos aux vieilles chimères libérales qui ne produisent que de l'injustice et ont des effets délétères dans ce domaine. Il faut aider le logement abordable, et aider ceux qui ne sont pas propriétaires à le devenir. Arrêtez d'encourager ceux qui sont déjà multipropriétaires à augmenter encore le nombre de logements qu'ils possèdent.

La France a inventé les HLM il y a plus d'un siècle ; il faut renouer avec la politique d'aide au logement abordable. Nous avons une jambe publique et une jambe privée : dans le domaine du logement, l'économie mixte est une force. Supprimez le dispositif de réduction de loyer de solidarité (RLS), qui constitue une injustice totale, et revenez à des taux réduits de TVA et à une véritable aide au logement HLM, pour que notre pays renoue avec la croissance de la construction de logements abordables, afin de loger ceux qui en ont le plus besoin, c'est-à-dire les Français issus des milieux populaires. (*Mme Mathilde Panot applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Guillaume Vuilletet.

M. Guillaume Vuilletet (LaREM). La parole est à la défense ! Plus de 4 millions de Français sont en situation de mal-logement, mais de quoi parle-t-on ? La question n'est pas superficielle. Quand j'ai rédigé mon rapport sur le logement indigne en 2019, j'ai notamment été surpris par l'accumulation de termes visant à nommer une réalité multiple, que l'expression « mal-logement » englobe. On parle en même temps de logements indignes, de logements inconfortables, de passoires thermiques, de logements trop éloignés, de logements trop chers, de logements trop petits, de logements dangereux. Cette diversité de situations insupportables appelle des réponses diverses, que notre majorité s'est employée à apporter.

La crise sanitaire a révélé encore davantage combien le logement était un aspect central des crises que notre pays traverse. Les logements trop petits empêchaient les familles d'appliquer les consignes de confinement ; les logements dégradés accélèrent la propagation de la maladie et les logements mal équipés ne permettaient pas aux enfants de suivre les cours à distance, ni aux adultes de télétravailler, pour ne citer que ces exemples.

Les interrogations concernant les causes de cette situation sont légitimes. Il est de bon ton de désigner l'État comme le responsable de tous les maux. J'aimerais répartir un peu différemment la charge du délit.

Au-delà même des aspects budgétaires et financiers, l'État a certes ses responsabilités : textes kafkaïens – je pense à la lutte contre l'habitat indigne ; mesures hypocrites prises en application du DALO ; absence de nuances – notamment dans l'application de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) ; hébergement indigent – comme les hôtels bon marché des zones d'activités qui deviennent sociaux par leurs seuls résidents.

Il serait cependant injuste d'oublier que notre société est parfois rétive à accueillir de nouveaux logements, que l'enjeu des élections municipales de 2020 a souvent été de ne pas avoir un habitant de plus dans la commune, comme d'oublier que certains quartiers dégradés ont fait l'objet de préoccupations plus électorales que d'intérêt général.

Naturellement, il faut commenter l'action de l'État. Ce gouvernement a agi fortement et structurellement. Pour résoudre le problème du mal-logement, il faut en premier lieu répondre aux situations les plus dramatiques, notamment celles des personnes en logement indigne, des

personnes qui n'ont pas de toit, et des personnes en danger. Le Gouvernement a fourni un effort sans précédent pour simplifier les procédures de résorption de l'habitat indigne et pour renforcer la lutte contre les marchands de sommeil, notamment dans le cadre d'un partenariat majeur avec Action logement, doté de plus de 1 milliard d'euros.

Des efforts financiers importants ont été consentis pour augmenter le nombre de places d'hébergement d'urgence. La France dispose aujourd'hui de 200 000 places ouvertes pour l'année. Le plan « logement d'abord » – plan quinquennal pour le logement d'abord et la lutte contre le sans-abrisme – a permis d'orienter 300 000 bénéficiaires de l'hébergement d'urgence vers un logement. Toujours en partenariat avec Action logement, on comptera 9 000 places d'hébergement pour les femmes victimes de violence d'ici à la fin de 2022.

Cette volonté a également abouti à permettre aux logements existants d'accueillir leurs habitants dans des conditions satisfaisantes de confort et de prix. Avoir mis sur le même plan rénovation des logements et production neuve constitue une réelle réorientation de la politique publique. Le plan Action cœur de ville, déployé concomitamment à l'entrée en vigueur de la loi ELAN, a contribué à reconquérir des centres-villes désertés par leurs commerces ainsi que par leurs habitants. L'enveloppe de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) a doublé, passant de 5 à 11 milliards d'euros.

Par ailleurs, la majorité s'est impliquée dans la lutte contre les passoires thermiques. Ainsi, à partir de 2025, la loi du 22 août 2021, dite climat et résilience, interdira de les mettre en location. Le plan de relance y concourra particulièrement. Ce faisant, le Gouvernement agit aussi bien sur le confort des logements et sur le pouvoir d'achat des habitants, que contre le changement climatique. Concernant la préservation du pouvoir d'achat, il a créé le chèque énergie, qui compte 5,8 millions de bénéficiaires.

Je veux revenir ici sur un faux procès. Je ne crois pas trahir la majorité en disant que la baisse uniforme de 5 euros des APL, en début de mandat, n'a pas été son initiative la plus heureuse. Pourtant, elle était justifiée : l'effet inflationniste des APL dans le secteur libre est patent, il absorbe plus des deux tiers de la ressource. Baisser le montant des APL dans le logement social au profit d'une réduction des loyers et d'une hausse concomitante des aides à la construction et à la rénovation constituait une mesure d'efficacité et de justice.

L'aide aux familles doit servir les familles ; les décisions d'investissement doivent être financées spécifiquement. De la même façon, je défends les mesures de réorganisation du secteur visant à faire émerger des acteurs plus forts, qui mutualisent les fonctions support et partagent leur expertise. Ces mesures ne tendent pas à abandonner le logement social, mais à redéfinir l'économie du secteur, pour plus d'efficacité.

D'ailleurs, le soutien que le Gouvernement a souhaité apporter à l'économie a également profité au partenariat avec les acteurs du logement social. En mars 2021, le Gouvernement a signé avec l'Union sociale pour l'habitat (USH), Action logement et la Banque des territoires, un protocole qui vise en particulier à programmer 250 000 logements locatifs sociaux entre 2021 et 2022.

Ce bilan, que vous défendez, madame la ministre déléguée – chère Emmanuelle Wargon –, avec Julien Denormandie, est à l'honneur de cette majorité. D'ici peu, vous y ajouterez les mesures du projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), qui sera voté prochainement.

Est-ce à dire que cette action politique fondamentale est close ? Tel n'est évidemment pas le cas. Là encore, la crise sanitaire soulève des questions et conduit à ouvrir de nouveaux chantiers, en particulier concernant le logement des emplois clés. Le développement du télétravail provoquera un réaménagement du territoire. Les effets de la crise sur les grandes zones commerciales amèneront à poser différemment la question de l'artificialisation des sols. Tels sont les chantiers qui sont devant nous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem. – M. Vincent Ledoux applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Thibault Bazin.

M. Thibault Bazin (LR). Dans le cadre de la dernière semaine de contrôle du Gouvernement par l'Assemblée nationale de cette législature, l'un des derniers débats parlementaires est consacré au mal-logement, qui affecte la vie quotidienne de nombre de nos concitoyens. Je remercie Mme Mathilde Panot et son groupe d'avoir retenu ce thème et de nous donner ainsi l'occasion de dresser le bilan de la politique menée.

En 2017, notre pays comptait encore 4 millions de personnes mal logées. Je vous propose de nous remémorer le programme qu'Emmanuel Macron présentait dans ce domaine, il y a cinq ans.

Mme Mathilde Panot. Excellent exercice !

M. Thibault Bazin. Pour relever le défi, ses promesses étaient alléchantes : provoquer un choc de l'offre en relançant la construction immobilière ; faire bénéficier les étudiants et les jeunes actifs de 60 000 et 20 000 nouveaux logements respectivement dédiés ; offrir un toit à tous les sans-abri. Cinq ans plus tard, qu'en est-il ? À cause des promesses non tenues, force est de constater que le bilan d'Emmanuel Macron en matière de logement est profondément décevant.

Entre 2017 et 2020, le nombre de permis de construire délivrés annuellement n'aura cessé de diminuer, passant de 497 000 à 381 600. Les mises en chantier, qui sont le plus important, ont suivi la même tendance, passant de 430 000 à 376 000. Des logements collectifs aux maisons individuelles, aucune catégorie n'aura été épargnée par la pénurie. Le choc d'offre n'a pas eu lieu, bien au contraire. C'était déjà le cas avant la crise sanitaire et le renouvellement des conseils municipaux.

Depuis le lancement du plan « logement d'abord » en 2017, le nombre des ménages sans-abri et des sortants d'hébergement accueillis dans le parc social a augmenté régulièrement. Les chiffres de la production d'habitat accompagné sont en deçà des objectifs. Le candidat Macron affirmait : « Pour construire plus de logements abordables, il ne faut pas rendre la construction plus coûteuse et complexe qu'elle ne l'est déjà. » Or entre 2017 et l'été 2021, le coût de l'immobilier neuf et ancien a augmenté de plus de 18,5 % : là encore, c'est un échec.

Les Français doivent consacrer au logement une part de plus en plus importante de leurs revenus. Pourquoi cet échec ? À cause d'une politique chaotique, enlevant toute visibilité et créant un climat d'inquiétude : suppression, en 2017, du dispositif d'aide aux maires bâtisseurs, pour finalement le rétablir sous un autre nom en 2020 ; entre 2018 et 2022, le dispositif du prêt à taux zéro a été prorogé trois fois, mais surtout modifié à deux reprises concernant ses conditions d'accès et considérablement raboté pour 95 % du territoire ; la contemporanéisation des aides et des revenus, annoncée, a finalement été abandonnée ; déjà évoquée, en particulier par Stéphane Peu, la baisse de cinq euros par mois

des APL, dès l'été 2017, a eu un effet désastreux, sans compter la diminution des capacités d'investissement des organismes HLM.

Quand on pense que le candidat Macron prétendait poursuivre la production de logements sociaux « au même niveau » que les années précédentes. Là encore, il y a eu une baisse de la production depuis 2018, à la suite des mesures prises par le Gouvernement au début du quinquennat ! Et que dire du rabet du dispositif APL accession, qui permettait pourtant aux ménages modestes d'accéder à la propriété ? Les classes moyennes ont été fortement pénalisées par la politique du logement du Président Macron.

N'oublions pas les décrets modifiés sans cesse – comme ceux relatifs au diagnostic de performance énergétique (DPE) ou à la rénovation –, malmenant des artisans qui n'en peuvent plus. Pourtant, le candidat Macron avait promis, en 2017, « la stabilité des normes » : tel ne fut pas le cas.

Le candidat Macron promettait aussi de rénover la moitié des passoires énergétiques des propriétaires les plus précaires, d'ici à 2022. Même si le rythme – je vous le concède – s'est accéléré depuis deux ans, les trois premières années du quinquennat n'ont pas rempli la moitié des objectifs.

Mme Sylvia Pinel. C'est vrai !

M. Thibault Bazin. Finalement, on constate donc un retard indéniable par rapport aux rénovations attendues : encore une promesse non tenue !

Alors que 37,6 milliards d'euros sont dédiés à la politique du logement, le mal-logement ne fait que progresser, du fait d'une politique qui n'est pas adaptée. Le mal-logement, c'est la taille du logement souvent inadaptée à la famille, c'est la précarité énergétique, c'est un habitat trop concentré créant des problèmes de cadre de vie, c'est l'impossibilité de répondre aux demandes d'espaces extérieurs privatifs.

Il faut dire que l'on connaît désormais votre avis sur la maison individuelle, madame la ministre déléguée, elle qui est pourtant plébiscitée par les Français. Vous avez tout de même tenu une promesse – malvenue –, celle de concentrer les aides sur les hypermétropoles. En procédant ainsi, vous avez pénalisé 95 % du territoire. Votre politique du logement vient en écho de la politique défailante de l'aménagement du territoire.

Espérons désormais l'alternance au printemps, pour que le logement soit mieux considéré, la propriété mieux respectée et l'accession à la propriété mieux valorisée. Après l'échec de ce quinquennat en matière de logement, le défi du « bien habiter » reste à relever. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – Mme Sylvia Pinel applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Blanchet.

M. Christophe Blanchet (Dem). Le logement – l'habitat – est l'endroit où nous nous retrouvons, avec nos proches, dans l'intimité de notre foyer. Nous nous y reposons après une journée d'efforts, avec nos habitudes ; nous nous y ressourçons, seul ou en famille. C'est donc un lieu exclusif, qui doit réunir les meilleures conditions pour que nous puissions, en en sortant, nous confronter au monde extérieur. Avec la crise sanitaire et les confinements qu'elle a provoqués, nous avons tous été brutalement renvoyés dans notre logement, parfois pour le meilleur, parfois aussi pour le pire. Je pense à tous nos compatriotes qui ont souffert de violences pendant ces temps de proximité imposés.

Quand on est mal logé, le chez-soi peut apporter une véritable souffrance : qu'il s'agisse d'un logement mal isolé du froid ou du bruit ; qu'il s'agisse d'un logement vétuste, nécessitant des travaux trop onéreux ; qu'il s'agisse d'un logement trop petit où l'on se marche dessus ; qu'il s'agisse d'un logement insalubre qui menace la santé. Les causes du mal-logement sont multiples. Ses effets sont, eux, indécents. La Fondation Abbé-Pierre l'atteste, plus de 4 millions de personnes souffrent de cette situation.

La question du logement, c'est celle de la dignité, de la place de l'homme dans la société, de la place que l'on occupe dans la vie. Le Gouvernement n'a pas démerité, mettant en place de multiples aides : la prime de 1 000 euros pour les jeunes qui s'installent pour la première fois ; la prime accession de 10 000 euros, pour ceux qui deviennent propriétaires ; le dispositif MaPrimeRénov', pour les travaux d'isolation thermiques.

Si le chantier a été engagé, il reste toutefois des axes d'amélioration, au nombre de cinq. Tout d'abord, des propositions ont été émises dans le rapport de notre collègue Jean-Luc Lagleize sur le coût du foncier dans la construction, comprenant des solutions inventives, comme la dissociation entre le foncier et le bâti, qui permet l'accession à la propriété à moindre coût. Là où le foncier est trop cher, l'acheteur peut, grâce au bail locatif solidaire, devenir propriétaire du logement, mais pas du terrain. Pour autant, il y a de moins en moins de constructions : il nous faut bâtir davantage, et, dans le même temps, impérativement réhabiliter les logements existants, qu'il s'agisse de logements sociaux ou non.

Une autre piste à explorer – je l'ai déjà évoquée à plusieurs reprises dans cet hémicycle – est celle des articles 200 et 238 *bis* du code général des impôts. Ils concernent la possibilité, pour les particuliers comme pour les entreprises, de recevoir un reçu fiscal de la part d'une association à laquelle ils font un don afin de déduire de leurs impôts une partie de son montant. Or, ces articles prennent aussi en compte les dons en nature. Comment mieux faire connaître ce dispositif aux associations et aux 2,9 millions de propriétaires qui laissent des logements vacants, par crainte des impayés ou de dégradations ? Comment leur présenter ce moyen ? Car il permet à ceux qui prêtent de faire à la fois une bonne action, d'être sécurisés face aux impayés ou aux dégradations, et, en plus, de recevoir un reçu fiscal.

Troisièmement, le marché du logement souffre aussi d'une certaine inertie, qui provient pour partie de la fiscalité. Considérons par exemple la vente d'une résidence secondaire ou d'un investissement locatif, pour lesquels les plus-values réalisées sont exonérées d'impôts au bout de vingt-deux ans : est-ce encore raisonnable, alors que les coûts de l'immobilier flambent ? Autoriser une telle exonération dès quinze ou dix ans contribuerait à dynamiser le marché, en y réintroduisant plus de 3 millions de logements. Grâce à cet afflux massif, les coûts baisseraient pour les primo-accédants, d'autant que les propriétaires qui vendraient avant le délai de vingt-deux ans pourraient fixer des prix qui ne tiendraient plus compte de l'impôt sur les plus-values.

Quatrièmement, une autre cause majeure du mal-logement, trop souvent occultée, provient de la pollution sonore. Celle-ci, venue de l'extérieur ou causée par des voisins, est d'une grande pénibilité. Que l'on habite en ville ou à la campagne, un habitat bruyant est un logement de piètre qualité. Or, si nos politiques publiques prennent assez bien en considération les habitations mal isolées, l'isolation sonore est la grande oubliée. Si notre légis-

lation impose des normes thermiques strictes, elle s'attache peu à favoriser les travaux d'isolation sonore. Pourquoi ne pas les inclure à ceux concernés par MaPrimeRénov' ?

Enfin, cinquième et dernier point, j'ai récemment appelé l'attention du Gouvernement sur le dispositif MaPrimeRénov', car, depuis le 1^{er} janvier, ceux qui veulent en bénéficier doivent être propriétaires depuis quinze ans, contre deux ans auparavant. Or, on m'a rapporté plusieurs cas de Français ayant été pris de court par cette modification. Comment peut-on envisager des solutions de recours ou des délais supplémentaires, pour ceux qui ont engagé leur projet fin 2021, et qui sont privés de cette aide depuis le 1^{er} janvier 2022 ?

Le mal-logement est un sujet sur lequel nous nous sommes tous investis. Malgré tout, il reste encore à faire en matière d'information, d'accès aux aides, ou encore pour revitaliser un marché de l'immobilier aujourd'hui captif. Sachant que la construction de logements est l'une des rares politiques qui crée de l'emploi, réjouissons-nous qu'elle ait effectivement été prise en compte dans le plan de relance. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et LaREM. – M. Vincent Ledoux applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Santiago.

Mme Isabelle Santiago (SOC). C'est un fait, le nombre de SDF – sans-domicile fixe – et de personnes mal-logées ne cesse d'augmenter, ce malgré les places – plus nombreuses depuis le covid – débloquées par les associations qui les accompagnent. Leur nombre reflète des réalités, celles de familles, de retraités, de jeunes majeurs, qui doivent nous rappeler à notre mission d'élus de la République. Pour eux, nous devons agir, avec force. Il faut que la politique du « quoi qu'il en coûte » revienne sur le devant de la scène et s'applique aux sans-abri et aux mal-logés.

Plus de 2 millions de personnes sont toujours en attente d'une place de logement social et plus de 4 millions sont mal logées. Certains ménages attendent toujours, alors qu'ils font partie des publics prioritaires et devraient pouvoir accéder à un logement en quelques mois. Face à ce triste constat, le Gouvernement se targue d'un rebond de 8 % dans la production annuelle de logements sociaux, en 2021, prenant pour référentiel l'année 2020, année catastrophique pour la création de logements. On peut même entendre madame la ministre déléguée chargée du logement défendre le bilan social du Gouvernement sur les plateaux.

Quelle ironie, quand on sait qu'en cinq ans, l'effort de la nation pour l'aide au logement a diminué, passant de 1,82 % à 1,63 % du PIB ! Quelle audace de se targuer d'avoir réussi, quand la Cour des comptes, rapport après rapport, fustige le Gouvernement pour son inaction en termes de politique du logement ! Le dernier en date, celui du 26 janvier 2022, épingle l'État, dont l'action ne permet pas l'effectivité du droit au logement opposable. Ce dispositif, unique au monde, tiré de la loi du 5 mars 2007, sous l'impulsion du monde associatif et de l'abbé Pierre, vise à confier à l'État l'obligation de loger rapidement les familles les plus précaires. Cette loi se fonde sur un postulat simple : il n'est pas supportable, pas acceptable, que des citoyens ne disposent pas d'un toit. Un pays comme la France se doit d'être à la hauteur des enjeux sociaux, dont le logement est une pierre angulaire.

Mais aujourd'hui, quels résultats ? Moins de la moitié des ménages reconnus éligibles au DALO ont été relogés dans les délais fixés par la loi, dont moins de 20 % en Île-de-France ! Telle est la réalité, mes chers collègues : un désengagement visible pendant la première année de la crise sanitaire, le secteur du logement social n'ayant bénéficié d'aucun plan

de relance la première année. C'est une aberration sur le plan économique, alors que chacun connaît l'importance du secteur du BTP pour la relance, la transition écologique, et, bien évidemment, l'emploi. Pire, l'État prélève 1,3 milliard d'euros par an sur les HLM, pour compenser la baisse des APL – qui a marqué le début du quinquennat – touchant leurs locataires.

Quelle erreur politique et stratégique en matière d'investissements, puisque tout le monde sait que cela pénalise les bailleurs sociaux, censés investir pour rénover et entretenir un parc social parfois dégradé ! C'est également une erreur en termes de finances publiques, puisque, chaque année, l'État est contraint d'augmenter ses dépenses d'hébergement d'urgence : le numéro 115, qui fait appel au secteur hôtelier, coûte cher et est inadapté pour les familles, sans compter les astreintes qui sont de plus en plus lourdes.

Au lendemain des quinze ans de la mort de l'abbé Pierre, à la veille de la publication du rapport de la Fondation Abbé-Pierre sur l'état du mal-logement en France, qui, à n'en pas douter, reprendra une partie des éléments que je mentionne, les associations réclament la construction de 150 000 logements sociaux par an, dont 60 000 en prêt locatif aidé d'intégration (PLAI). Je retiens les mots suivants, prononcés par l'abbé Pierre : « Peut-être le jour approche où ce sera possible, où cela apparaîtra comme une évidente nécessité de lancer quelque énorme emprunt sacré auquel il ne pourrait pas être touché pour autre chose que le logement ». Je suis l'élue d'un territoire où l'abbé Pierre a résidé, lui qui était un citoyen d'honneur de la commune d'Alfortville : son appartement est devenu une pension de famille et nous avons à cœur d'être fidèles à son engagement.

Dans beaucoup de territoires, les enjeux de mixité sociale demandent aussi la prise en considération des plus précaires et l'on ne saurait se réfugier sans cesse derrière la loi SRU car nous constatons que les communes préfèrent payer une sanction financière plutôt que d'accueillir des logements sociaux. Rappelons-le, le logement social, c'est 70 % des Français, c'est une grande partie des infirmières, des policiers, des gens qui travaillent tous les jours et qui étaient en première ligne. Ils sont nos premières lignes et nous sommes très nombreux à en faire partie. Dans la période décisive qui s'ouvre, le logement doit être l'un des acteurs majeurs d'une politique ambitieuse. *(Mme Sylvia Pinel et M. Stéphane Peu applaudissent.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Ledoux.

M. Vincent Ledoux (Agir ens). Il y a plus de soixante-quinze ans, Henri Grouès siégeait sur ces bancs. Le combat de l'abbé Pierre perdure et sa voix continue de porter. Nous débattons aujourd'hui du mal-logement, alors que la Fondation Abbé-Pierre remettra son rapport mercredi. Ce débat est l'occasion de réaliser un bilan de notre action.

Avec la loi ELAN, l'accessibilité au logement, la cohésion sociale et le logement social ont été renforcés, tout en construisant plus, mieux et moins cher.

Le dispositif MaPrimeRénov', lancé en 2020, a permis d'accroître les travaux de rénovation énergétique des bâtiments afin que les plus précaires ne se retrouvent pas doublement pénalisés. Le projet de loi 3DS a pérennisé le dispositif SRU en le rendant plus efficace. Le groupe Agir ensemble s'est d'ailleurs engagé afin d'introduire une réelle mixité sociale et de lutter contre la ghettoïsation dans les communes.

Mais le débat doit surtout être l'occasion de proposer des pistes pour l'avenir. Il nous reste encore de nombreux défis à relever ; le plus urgent est celui du grand âge. Dès aujourd'hui, nous devons repenser le logement de nos aînés, surtout pour ceux qui se trouvent en grande précarité. Le logement doit être à la fois sur mesure, accessible, rapidement disponible, selon l'état de santé et de mobilité du résident – nous savons combien la dégradation peut-être hélas très rapide et prendre de court la personne elle-même et sa famille.

La solution ne consiste pas toujours à finir sa vie en EHPAD, l'actualité nous le démontre encore. Le logement social d'aujourd'hui et de demain doit donc s'adapter à cette demande qui n'est pas assez satisfaite. Cette semaine encore, une femme m'a sollicité pour son papa malade qui avait besoin d'un logement en rez-de-chaussée, mais surtout avec une douche. J'ai demandé à cette personne pourquoi son propriétaire ne voulait pas remplacer la baignoire par une douche – question banale mais qui avait son importance. Réponse de l'intéressée : parce qu'elle ne le veut pas.

Le logement pour le grand âge n'est donc pas que l'affaire de l'État. C'est l'affaire de la société tout entière. Face aux défis du grand âge qui s'annoncent dans notre société, nous devons donc repenser un vrai parcours résidentiel, qui nécessite au préalable de conduire le grand débat sur le grand âge. Le mal-logement du grand âge constitue également une forme de maltraitance à laquelle nous devons mettre fin.

J'ai aussi été alerté par Mme la maire de Tourcoing et son adjointe sur les difficultés rencontrées par les bailleurs sociaux et les constructeurs face à la flambée des prix des matières premières. La première réponse qu'ils ont apportée est la signature d'une charte d'engagement de bonnes pratiques avec la Fédération française du bâtiment, afin de pouvoir remplir des objectifs de construction. Voilà une bonne initiative prise au niveau local, qui permet de contrecarrer le discours de pleureuses entendu tout à l'heure.

La vacance des logements pour de nombreuses raisons constitue une autre difficulté. Ainsi, 800 logements restent à l'abandon à Tourcoing, alors que le foncier disponible est de plus en plus rare et la demande de logements toujours croissante. Que pouvons-nous faire pour résoudre ce problème que rencontre Tourcoing comme de nombreuses communes ?

J'aimerais également revenir sur les difficultés rencontrées par les locataires habitant des logements insalubres. Certains se trouvent démunis face à des bailleurs parfois indifférents qui ne rempliraient pas leurs devoirs. Les procédures sont méconnues. Aussi, madame la ministre déléguée, pouvez-vous nous rappeler la procédure de médiation à laquelle ces locataires peuvent avoir recours ?

Enfin, vous m'en voudriez si je ne le faisais pas, j'aimerais terminer mon intervention en ayant une pensée pour les victimes des catastrophes naturelles qui se retrouvent dans une situation de précarité, mal logées en raison de dommages matériels. Nous devons mieux accompagner ces sinistrés qui seront de plus en plus nombreux en raison du dérèglement climatique. Cet accompagnement passe par une meilleure prévention en amont et une meilleure indemnisation en aval. Le 15 février, la Cour des comptes doit remettre un rapport sur les catastrophes naturelles liées au retrait-gonflement d'argile, à la demande du Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques de l'Assemblée nationale. Je suis corapporteur d'une mission informelle visant à réviser les règles de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle. Je

ne manquerai pas de revenir vers vous, madame la ministre déléguée, pour faire bouger les lignes avant la fin de cette législature et préparer l'avenir.

Ne nous privons pas de citer l'abbé Pierre qui disait : « Il ne faut pas attendre d'être parfait pour commencer quelque chose de bien ».

Mme Mathilde Panot. Si vous deviez attendre !

M. Vincent Ledoux. Nous avons commencé quelque chose de bien...

Mme Mathilde Panot. Les associations disent le contraire !

M. Vincent Ledoux. ...et nous devons maintenant tendre vers la perfection, ce dont je ne doute pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

Mme Mathilde Panot. Vous verrez si le rapport de la Fondation Abbé-Pierre est un rapport de « pleureuses », puisque ce sont vos mots !

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Métadier.

Mme Sophie Métadier (UDI-I). En 2017, au début du quinquennat, le Président de la République a proposé un programme ambitieux pour le logement après concertation avec les associations concernées. Votée en 2018, la loi ELAN avait pour objectif de faciliter la construction de logements et de protéger les plus fragiles : construire mieux et moins cher, faire évoluer le logement social, répondre aux besoins de chacun et améliorer le cadre de vie. Nous sommes en fin de législature et le mal-logement est toujours une réalité. Dans un communiqué, le Collectif Associations Unies affirme que « la majorité des objectifs de production de logement et d'attribution HLM n'ont pas été atteints ».

La question du logement s'inscrit par essence dans le temps long ; elle nécessite de faire preuve d'anticipation et de défendre une ambition politique. Le groupe UDI et indépendants que je représente constate que des Français n'ont toujours pas de logement, que des ménages vivent dans l'insalubrité et que la mobilité résidentielle de certains est bloquée.

Nous souhaitons que soit conduite une politique territorialisée, adaptée aux bassins de vie. Plutôt que « construire plus » en menant une politique centralisée, nous prônons le « construire mieux » grâce à un ancrage territorial. L'ambition de construire mieux repose sur la volonté de mieux aménager, à savoir aménager pour la santé et pour la cohésion et la mixité sociales. Cela signifie également d'aménager en intégrant les besoins de mobilité, en protégeant et en favorisant la biodiversité, et en prenant en considération le changement climatique et ses conséquences pour nos villes et nos villages ; une conception globale au service de la qualité de vie et du logement.

Au-delà des aménageurs privés à qui ces concepts doivent s'imposer, nous pensons nécessaire d'accroître les ressources des établissements publics fonciers et de prévoir une montée en puissance des observatoires du foncier.

L'accès au logement et la mobilité résidentielle sont compliqués, en particulier pour ceux appelés modestes et très modestes. Dans la partie rurale de mon territoire, les maires, les agences immobilières et les notaires me notifient une augmentation des demandes de logements locatifs qu'ils peinent à satisfaire. Dans le même temps, alors que nos villages veulent vivre et offrir des logements à leur population, jeunes et anciens confondus, les organismes HLM rechignent à venir y développer des programmes neufs, arguant de la distance par rapport aux transports en

commun et avançant d'autres raisons difficiles à entendre. Ils nous assènent le taux de vacance de leurs logements qu'ils ne mettent pas, par ailleurs, en location car ils seraient trop anciens, trop énergivores, trop grands et, en conséquence, affichant des loyers trop élevés.

Au déficit de logements malheureusement chronique s'ajoute le mal-logement dans l'existant qui comprend des logements insalubres, indécents, ou précaires. Je le sais d'expérience, les procédures de péril sont longues et complexes. Elles requièrent une expertise qui nécessite l'intervention de nombreux acteurs. Les marchands de sommeil abusent de personnes vulnérables en situation de dépendance qui se retrouvent obligées de loger dans des conditions d'un autre temps.

Le service France Rénov' est une bonne avancée : il contribue à répondre au besoin de réhabilitation des logements, dans la mesure où il permet de rénover le logement dans sa globalité, allant au-delà d'un simple changement de chaudière dans un logement non isolé. Toutefois, un mois après son entrée en vigueur, nous constatons que son articulation avec certains dispositifs existants, telles les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), ou certains organismes, telles les agences locales de l'énergie et du climat, doit faire l'objet d'ajustements. Pour amplifier les retombées positives de ce service, il est indispensable d'améliorer et d'accélérer sa coordination.

Le travail sur les logements sociaux doit être amplifié pour réduire la fracture sociale renforcée par la crise sanitaire. Avoir accès à un logement digne et durable est impératif ; tous les aspects de la question du mal-logement doivent être traités.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvia Pinel.

Mme Sylvia Pinel (LT). Tout d'abord, je remercie le groupe La France insoumise pour l'inscription du débat sur la politique du logement à l'ordre du jour de notre assemblée.

Disposer d'un logement décent, c'est une aspiration élémentaire. Pourtant, plus de 4 millions de personnes en France n'ont pas d'habitat ou souffrent de conditions de logement dégradées. Bien entendu, la crise sanitaire est venue aggraver ces difficultés. Elle a isolé encore un peu plus les personnes sans abri et a rendu difficile la vie des millions de Français confinés dans des espaces trop restreints parfois insalubres.

Le retour de l'activité économique à la normale portait avec lui les espoirs d'une amélioration de la situation. Hélas, au quotidien, nos concitoyens continuent de subir les conséquences de la crise du logement. L'augmentation continue des prix des loyers retarde l'accès à l'autonomie des étudiants et des jeunes actifs. La hausse des prix de l'énergie est synonyme de fins de mois difficiles pour les ménages précaires. Les services d'accès aux droits et l'accompagnement social sont chaque jour plus engorgés. Ces difficultés sont anciennes et bien connues.

Bien sûr, il n'y a pas de remède facile mais ce quinquennat s'achève sans avoir amélioré la donne. Les promesses d'un choc de l'offre et d'une forte montée en puissance du logement ont été déçues. Tout d'abord, je reconnais une augmentation importante des capacités du parc d'hébergement d'urgence généraliste, dont le nombre de places est passé de 130 000 à 200 000. Reste que les solutions pérennes sont toujours trop limitées. La preuve en est : les nuitées hôtelières ont progressé au même rythme que l'ensemble du parc d'hébergement et le nombre de places en centre d'hébergement et de réinsertion sociale est demeuré

quasiment stable. Pour une grande partie d'entre eux, les plus précaires restent cantonnés à des solutions d'urgence qui ne leur permettent pas de sortir de la crise.

Par ailleurs, en dépit de besoins évidents en matière de production de logements abordables, le Gouvernement n'a cessé de fragiliser les bailleurs sociaux. Dès les premiers mois du quinquennat, vous avez diminué le montant des APL de 5 euros et imposé la réduction du loyer de solidarité, qui a pesé 1,3 milliard d'euros par an sur les finances des bailleurs sociaux. Sans surprise, la production de logement social a dégringolé. En 2021, on dénombrait environ 95 000 agréments de logements sociaux. Nous sommes bien loin du pic de 123 000 agréments atteint en 2016, mais également très éloigné de l'objectif de 125 000 que vous vous étiez fixé. Les conséquences de cette politique sont visibles. Aujourd'hui, le parc de logement social est largement insuffisant pour faire face à la demande grandissante des nombreux publics désignés prioritaires. Cela remet en cause l'effectivité du droit au logement opposable qui devient, comme n'a pas manqué de le relever la Cour des comptes, une source de désillusions.

Pour être objective et juste, il est vrai, madame la ministre déléguée, que certaines décisions prises en fin de quinquennat vont dans le bon sens. La loi de finances pour 2022 prévoit une compensation intégrale de l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties – TFPB – pour le logement social intermédiaire, ce qui devrait redonner un peu d'air aux bailleurs. La prolongation de la loi SRU serait également une bonne nouvelle si était votée la version de cette disposition adoptée par l'Assemblée nationale, issue du projet de loi 3DS.

Toutefois ces mesures sont tardives alors que la politique du logement s'inscrit dans un temps long. Du reste, elles ne permettront pas de redresser la barre d'un quinquennat caractérisé par des sous-investissements et des coupes budgétaires affectant certains dispositifs qui ont pourtant fait leurs preuves. Je regrette qu'il ait été mis fin ou que vous ayez raboté un certain nombre d'outils d'accession à la propriété, retardant l'achat d'une maison ou d'un appartement par certaines personnes. Par effet de cascade, cela revient à empêcher les plus fragiles de disposer d'un toit. En effet, assurer un habitat digne à tous nécessite d'agir sur l'ensemble des segments de la politique du logement, afin de faciliter la fluidité des parcours résidentiels.

Enfin, subir le mal-logement, c'est aussi vivre au quotidien dans des habitations insalubres, mal isolées ou aux surfaces trop petites. En matière de lutte contre l'habitat indigne, les efforts doivent être accentués afin de mieux identifier les logements concernés, notamment dans le parc privé. Pour ce qui est de la rénovation énergétique, des mesures ont été prises. Néanmoins, les dispositifs d'aide comme MaPrime-Rénov' ciblent toujours 86 % de gestes simples de rénovation isolés, peu performants, ayant peu d'impacts sur les dépenses énergétiques et le confort. Les travaux restent souvent d'ailleurs trop chers pour les ménages les plus modestes.

Enfin, concernant l'amélioration de la qualité de l'habitat, l'une de vos grandes propositions est la refonte du dispositif qui porte mon nom. Je redoute qu'en restreignant à l'excès les critères pour en bénéficier, vous ne portiez atteinte aux incitations à la construction et, à terme, à l'accès de tout un chacun à un logement. En réalité, la volonté du Gouvernement est de réaliser des économies budgétaires en complexifiant l'accès et en définissant des critères qui ne peuvent être atteints que difficilement.

Parce que le choc de l'offre promis se fait toujours attendre, que le plan « logement d'abord » ne s'est pas traduit par des solutions d'habitat pérenne et que les plus pauvres restent les grands oubliés de ces cinq dernières années, ce quinquennat aura été celui des ambitions déçues en matière de logement. Il est grand temps que cette question redevienne une priorité de nos politiques publiques.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée chargée du logement. « Gouverner, c'est d'abord loger son peuple » affirmait l'abbé Pierre, comme l'a rappelé Mme Mathilde Panot – il est normal que nous fassions tous référence à lui lors d'un débat sur le mal-logement. Ce sujet est à la fois une préoccupation forte des Français et – je le réaffirme – l'une des priorités d'action de ce gouvernement. Deux jours avant la publication du rapport annuel de la Fondation Abbé-Pierre sur le mal-logement, c'est aussi un sujet d'actualité. Je salue le choix de votre assemblée d'avoir inscrit cette question majeure à l'ordre du jour.

Soyons clairs : la priorité de ce gouvernement est de bien loger son peuple et d'assurer à chacun l'accès à un logement digne.

Pour cela, nous avons lutté depuis 2017 contre les multiples visages du mal-logement. Nous menons cette lutte pour ceux qui sont en situation de fragilité dans leur logement, c'est-à-dire pour ceux qui vivent dans un logement insalubre, victimes de marchands de sommeil, ou qui sont en situation de précarité énergétique. Nous menons cette lutte pour ceux qui sont sans abri ou en hébergement d'urgence, et qu'il faut accompagner dans leur parcours vers le logement. Enfin, nous soutenons autant que possible le développement d'une offre de logements abordables, en premier lieu en matière de logement social et très social.

Nous avons, d'abord, mené des actions très concrètes pour améliorer les conditions de vie dans le logement. Sous ce quinquennat, nous nous sommes attaqués aux logements insalubres et dégradés et aux marchands de sommeil qui les exploitent.

Dès 2018, avec la loi ELAN, nous avons pris des dispositions essentielles contre les marchands de sommeil qui étaient trop longtemps restés dans une quasi-impunité. Nous les frappons désormais au portefeuille en confisquant systématiquement leurs biens. Nous avons instauré l'obligation pour les syndicats et les agences immobilières de signaler toute suspicion d'agissements de marchands de sommeil. Personne n'avait eu le courage d'une telle action jusqu'à présent.

Nous avons également choisi de prendre à bras-le-corps le sujet de l'habitat indigne. Nous avons créé une police unique de l'habitat, simplifiant ainsi les procédures – je salue le travail mené par le député Guillaume Vuilletet sur ce sujet.

Notre action a des effets très concrets : depuis 2017, 700 millions d'euros ont été engagés par l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et ont permis le traitement de 62 000 logements indignes. À chaque fois, grâce à cette mobilisation, des vies sont changées.

L'État accompagne aussi, avec les moyens et effectifs nécessaires, la ville et la métropole de Marseille suite au drame de la rue d'Aubagne en 2018. J'étais à Marseille ce matin même pour constater avec les élus les progrès dans la mise en place de dispositifs d'intervention opérationnels pour le centre-ville.

Nous nous sommes également soucieux des copropriétés dégradées. Le plan Initiative copropriétés que nous avons lancé en 2018 prévoit un budget de 2,7 milliards d'euros pour dix ans ; 500 millions ont déjà été engagés par l'ANAH en trois ans pour réhabiliter près de 100 000 logements.

Nous agissons parallèlement contre un autre visage de l'indignité, celui de la précarité énergétique. En effet, près de 5 millions de logements sont des passoires énergétiques. Pour en finir avec cette situation intolérable, nous misons sur la rénovation énergétique massive de nos logements : c'est le combat que j'ai mené comme secrétaire d'État à l'écologie hier et que je poursuis comme ministre du logement aujourd'hui.

Pour cela – et je suis fière de le revendiquer – nous avons mis en place une aide unique, plus simple, plus lisible et plus juste : MaPrimeRénov', qui connaît un succès incontestable depuis 2020. Comparée au crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) qui lui préexistait, cette aide se concentre davantage sur les ménages aux revenus modestes et les fait sortir durablement de la précarité énergétique.

En 2021, près de 660 000 dossiers ont été engagés, pour un montant de plus de 2 milliards d'euros. Sur cette somme, près de 1,3 milliard d'euros bénéficie à des ménages aux revenus modestes. Je suis fière de défendre le bilan de cette politique au nom du Président de la République et du Gouvernement.

Nous sommes loin des objectifs incantatoires de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte voulue par le gouvernement socialiste précédent, qui posait un principe sans dégager aucun moyen. Nous agissons au plus près des Français : en partenariat avec les collectivités locales, nous avons lancé le 1^{er} janvier 2022 un service public de la rénovation de l'habitat, France Rénov', qui est unique et simple d'accès. Ce sera un lieu d'accueil, où trouver une écoute et des réponses, dans le but d'améliorer l'habitat, notamment afin de soutenir les Français pour les projets de rénovation les plus ambitieux.

Parallèlement, nous avons accompli des avancées majeures dans la lutte contre les passoires thermiques grâce à la loi « climat et résilience ». Nous avons interdit la mise en location de ces passoires à partir de 2025, pour les logements classés G, et 2028 pour les logements classés F selon un calendrier échelonné et en fondant ces interdictions sur un nouveau diagnostic de performance énergétique opposable. Nous avons rendu obligatoire un audit lors de la vente de maisons qui sont des passoires thermiques et les plans pluriannuels de travaux pour les copropriétés. Notre gouvernement a eu le courage d'instaurer des règles qui changeront le quotidien des Français et qui les accompagneront pour sortir de la précarité énergétique, améliorer leur confort et gagner en pouvoir d'achat.

À présent, je veux évoquer l'action menée par le Gouvernement en matière d'accès au logement des personnes sans abri. Il faut dire les choses très clairement, loin de toute exagération et de toute polémique politicienne. On estime que plus de 300 000 personnes sont sans domicile fixe en France, mais cela ne veut pas dire que 300 000 personnes dorment dans la rue, car la très grande majorité est hébergée : 200 000 personnes le sont dans l'hébergement généraliste, chaque soir, et 100 000 personnes le sont dans le cadre du dispositif national d'accueil pour les demandeurs d'asile.

Une estimation, qui sera actualisée grâce au recensement mené par l'INSEE cette année, montre qu'environ 10 000 personnes dorment dans la rue chaque soir ; c'est évidemment 10 000 personnes de trop. C'est pour elles

que je me bats chaque jour. De tels chiffres nous obligent, collectivement, à l'humilité et à la plus grande détermination. C'est avec détermination que nous avons augmenté le budget dédié à l'hébergement et à l'accompagnement vers le logement, d'un montant de 1 milliard d'euros entre le dernier budget du quinquennat de François Hollande et le dernier budget de cette législature.

Avec ces moyens exceptionnels, nous avons mené une action sans précédent en matière de mise à l'abri. Nous avons augmenté de 50 % le nombre de places d'hébergement d'urgence pour atteindre 200 000 places au printemps 2021. Nous avons surtout mis fin à la gestion au thermomètre, qui conduisait à fermer des places d'hébergement d'urgence dès qu'il faisait un peu moins froid pour les rouvrir à l'automne suivant. C'est une avancée historique qui était attendue par les acteurs du secteur ; en effet, nous devons cette protection aux personnes en été comme en hiver.

Nous élaborons la trajectoire pluriannuelle de ces places avec les associations gestionnaires, dont je veux souligner l'engagement quotidien et sans faille au service des personnes en grande difficulté.

Le plan « logement d'abord », qui est opérationnel depuis le début de l'année 2018, témoigne d'un profond changement d'approche. Les résultats sont déjà là. Depuis le début du quinquennat, plus de 330 000 personnes ont accédé au logement depuis la rue ou depuis un hébergement. Pour cela, nous avons créé 32 000 places d'intermédiation locative et 5 000 places en pension de famille. Les attributions de logements sociaux aux personnes issues de la rue ou de l'hébergement ont progressé de 45 % entre 2017 et 2021. Cette politique n'est pas menée par l'État seul, mais avec les quarante-cinq collectivités territoriales engagées à ses côtés dans les territoires où ce plan est mis en œuvre de manière accélérée. Je veux les remercier en rappelant combien elles ont contribué à ces résultats très encourageants.

En outre, nous avons mené une action offensive pour maintenir les ménages dans leur logement en renforçant la prévention des expulsions locatives. Nous avons prolongé à trois reprises la trêve hivernale depuis le début de la crise sanitaire. Nous avons également travaillé avec les préfets pour réduire le nombre d'expulsions, passé de 16 700 en 2019, à la moitié de ce chiffre en 2020. J'ai donné consigne qu'elles se fassent toutes avec une solution de relogement ou, au moins, d'hébergement. Nous avons aussi renforcé la prévention, avec la création d'équipes mobiles pour aller vers les personnes qui ne sollicitaient pas les services sociaux mais qui étaient dans des situations difficiles pour limiter les risques d'expulsion. Nous avons enfin créé un fonds d'aide aux impayés locatifs pour soutenir le Fonds de solidarité pour le logement.

Je voudrais saluer le travail mené avec beaucoup d'humanité par le député Nicolas Démoulin, dont les propositions pour prévenir les expulsions locatives présentées en 2021 ont été précieuses et ont, pour certaines, déjà pu être traduites dans la loi.

Enfin, toute politique de lutte contre le mal-logement doit reposer sur le développement offensif, optimiste, volontariste, d'une offre de logements abordables. Suite à une année 2020 qui a vu la production de logements plonger du fait de la crise sanitaire, nous avons soutenu une relance efficace et rapide de la construction. Les résultats sont là : la construction a repris un très bon rythme : 470 000 permis de construire ont été délivrés en 2021. Malgré un quinquennat marqué par une crise sanitaire inédite, 100 000 permis de

construire de plus auront été délivrés pendant ce quinquennat par rapport au quinquennat précédent, n'en déplaie aux Cassandre de gauche comme de droite.

Ce chiffre n'est pas une fin en soi et il ne rend pas compte de certaines disparités : je regrette que la reprise ne soit pas de même ampleur pour le logement collectif et dans les zones tendues et que certaines collectivités ou certaines métropoles ne délivrent que très peu de permis de construire pour des logements collectifs. Elles ont une importante part de responsabilité à l'égard des Français qui attendent un logement et pour l'avenir de notre pays.

Au sein de la construction, je porte bien sûr une attention toute particulière au logement social, où habitent les classes moyennes aussi bien que nos concitoyens les plus modestes. C'est un modèle que je revendique et dont nous pouvons être fiers.

J'ai conclu au début de l'année 2021 un protocole ambitieux avec le mouvement HLM, la Caisse des dépôts et Action logement, qui établit un niveau exceptionnel de 1,5 milliard d'euros d'aides à la pierre sur deux ans pour soutenir la construction de logements sociaux.

Afin d'inciter les collectivités à autoriser les opérations de logement social, le Gouvernement a voulu inscrire dans la loi de finances pour 2022 la compensation intégrale aux collectivités de l'exonération de taxe foncière sur les propriétés bâties pour le logement social pendant dix ans. Il s'agit d'une avancée majeure proposée par François Rebsamen et de nombreux autres élus dans le cadre de la commission que le Premier ministre et moi lui avons demandé de former.

En 2021, si la production de logements sociaux a connu un rebond de 8 % par rapport à 2020, celui-ci n'est pas suffisant. Nous espérons mieux. Certes, cela marque une inflexion positive, mais nous devons poursuivre notre mobilisation. On peut néanmoins noter que la production de PLAI, qui s'adressent à des personnes en situation de précarité, a progressé de 10 %, d'après les données consolidées, par rapport au dernier quinquennat. En outre, la production de PLAI adaptés, à très bas loyers, a plus que triplé depuis 2017.

C'est ce gouvernement qui a proposé, pour soutenir le développement du logement social à long terme, dans le cadre du projet de loi 3DS de pérenniser le dispositif de l'article 55 de la loi SRU et l'obligation faite aux communes de construire des logements sociaux. La commission mixte paritaire réunie sur ce texte se tient en ce moment même. Je voudrais saluer le travail mené par le rapporteur, Mickaël Nogal, et par l'ensemble de la majorité sur ce texte.

Alors que certains proposent la suppression du logement social, nous en avons défendu la pérennisation, avec quelques adaptations, le tout dans un partenariat concret et réaliste avec les élus locaux, de droite comme de gauche.

Enfin, parce que le développement de l'offre de logements abordables et de la mixité sociale passe aussi par le parc privé, je voudrais souligner le fait que nous avons prolongé et rouvert à de nouvelles candidatures l'encadrement des loyers dans le projet de loi 3DS. Nous avons également procédé à la refonte du dispositif Louer abordable, qui s'appelle désormais « Loc'Avantages », pour inciter davantage de propriétaires de biens existants à les louer sur le marché locatif à un prix inférieur à celui fixé par le marché pour la résidence principale de ménages dont les revenus sont limités.

Vous le voyez, la lutte contre le mal-logement est un combat que ce gouvernement a mené sur tous les fronts : la lutte contre l'insalubrité et contre la précarité énergétique,

la mise à l'abri des personnes sans domicile fixe et leur accompagnement vers le logement, le soutien aux modèles du logement social et du logement abordable.

Les effets de certaines des mesures adoptées pendant ce quinquennat seront appréciés pendant le prochain. Ce combat requiert de la persévérance et de la continuité. Nous y sommes prêts. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

Mme la présidente. Nous en venons aux questions. Je vous rappelle que la durée des questions et des réponses est limitée à deux minutes, sans droit de réplique.

La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Jean-Hugues Ratenon (FI). D'après la Fondation Abbé-Pierre, la situation d'un tiers des Français s'est dégradée depuis le début de la crise sanitaire. Cela affecte davantage les personnes les plus fragiles dont près de la moitié est composée de jeunes âgées de dix-huit à vingt-quatre ans et jusqu'à 55 % de bénéficiaires des APL. Ils rencontrent des difficultés pour payer leur loyer et vivent dans des logements dont l'état de dégradation est parfois dangereux. La Fondation Abbé-Pierre donne des chiffres marquants qui montrent la réalité de la vie de beaucoup de gens.

Cependant, une partie de la France oubliée souffre d'autant plus de ce mal-logement : les outre-mer, où l'habitat indigne gagne du terrain. Par exemple, combien de Réunionnais vivent avec des enfants dans des habitations qui ne sont pas adaptées ? Je vous laisse imaginer, madame la ministre déléguée, les conséquences sur la scolarité et la santé des enfants.

N'oublions pas que 30 000 personnes n'ont pas accès à l'eau chaude, que plus de 1 000 résidences principales n'ont pas d'électricité et que plus de 6 000 logements n'ont ni baignoire, ni douche, ni toilettes. De nombreux immeubles sont insalubres et dégradés. Le constat n'est pas différent dans les autres outre-mer, où beaucoup de familles refusent des logements en mauvais état.

Pourquoi l'État n'assume-t-il pas la rénovation des logements existants ? Il est inadmissible que dans un pays tel que le nôtre, des Français vivent toujours dans des conditions indignes sans que rien ne soit fait pour les aider.

À cela, ajoutez l'augmentation des coûts de loyer ! Beaucoup de Français se demandent comment devoir trancher entre habiller son enfant, manger, honorer ses factures d'eau, d'électricité ou payer son loyer. La Fondation Abbé-Pierre a pourtant tiré la sonnette d'alarme sur la précarisation croissante des populations d'outre-mer et de France en général.

De plus, la question de l'accès à un logement ne doit pas être dissociée de celle de la sécurité des biens et des personnes.

Madame la ministre déléguée, le mal-logement est bien réel : reconnaissez-vous votre échec ? Quelles solutions d'urgence préconisez-vous ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Vous appelez mon attention sur la situation spécifique des outre-mer, et vous avez raison : nous devons y agir avec la même motivation, car les situations y sont parfois difficiles.

Nous avons également augmenté fortement – de 60 % – le nombre de places d'hébergement dans les outre-mer ; nous atteignons aujourd'hui 2 000 places. Nous

avons créé des places d'hébergement d'urgence, en particulier pour les femmes victimes de violences – 146 places – mais aussi pour les personnes très marginalisées – 65 places –, en Guyane, en Martinique et à La Réunion. Nous finançons la rénovation des centres d'hébergement et des accueils de jour : ainsi, à La Réunion, votre territoire, nous avons entamé en 2021 la rénovation de cinq centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS) et quatre accueils de jour.

L'hébergement n'est toutefois que la première étape d'un parcours menant vers le logement. Nous avons développé la politique « logement d'abord » dans les outre-mer, avec quatre territoires de mise en œuvre accélérée : Mayotte, la Martinique, la Guyane et La Réunion. Pour l'accès au logement pérenne et abordable, le plan Logement outre-mer 2, qui couvre les années 2019 à 2022, a combiné de nouvelles dispositions législatives et réglementaires et des moyens en hausse puisque la ligne budgétaire unique a augmenté de 20 % entre 2020 et 2022. Ce plan est également soutenu par Action logement. Pour répondre vraiment aux besoins de chaque territoire – j'étais à La Réunion il y a quelque temps –, il sera davantage adapté aux spécificités locales.

Quant aux résultats, les voici : nous avons construit et réhabilité 11 350 logements sociaux dans les outre-mer en 2021, contre 8 300 en 2020 et moins de 7 000 en 2019. L'ambition est bien là.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Peu.

M. Stéphane Peu (GDR). Je me fais ici l'interprète de Mme Karine Lebon, retenue à La Réunion.

Une grande partie du mal-logement dans les outre-mer est liée à la rareté du foncier, elle-même exacerbée par le problème inextricable de l'indivision successorale. La loi du 27 décembre 2018, dite loi Letchimy, installe un *modus vivendi* qui, même s'il n'est pas pérenne, est indispensable pour dénouer des situations complexes que le droit commun ne pouvait résoudre.

Grâce à cette loi, des solutions commencent à être trouvées, mais les notaires, qui en sont la cheville ouvrière, doivent régler en moins de dix ans maintenant des successions non traitées sur plusieurs générations. Ils font face à l'absence de titre de propriété et à des indivisions en cascade dont certaines remontent à la période post-esclavagiste. Ils doivent de surcroît assurer la publicité de ces nouvelles mesures dans des territoires où le poids des traditions pèse sur des populations pour qui le recours au notaire n'est pas une évidence.

Si un notaire déterminé réussit à surmonter tous ces obstacles et arrive enfin au partage du bien indivis, il faut encore que les familles concernées acceptent de supporter les frais de cette démarche.

Lors du congrès des notaires d'octobre 2020, le garde des sceaux a rappelé aux notaires des outre-mer que leur implication était primordiale pour que cette loi soit appliquée.

Madame la ministre déléguée, nous devons aider les indivisaires à connaître et accepter la procédure prévue par cette loi. Les collectivités prennent déjà leur part de responsabilité dans l'acquisition des titres de propriété. Mais l'implication de l'État est également primordiale, et les notaires attendent de vous une aide financière spécifique destinée à financer les coûts induits par la sortie de l'indivision. Comment entendez-vous participer à cet effort collectif ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Je salue votre collègue Karine Lebon, dont je regrette qu'elle ait été retenue.

La question de l'indivision est essentielle un peu partout dans les outre-mer. À la Martinique, c'est 26 % du foncier qui est concerné, et je sais que ce chiffre est également significatif à La Réunion. Ces problèmes d'indivision entraînent des carences de titrement, ce qui pénalise les indivisaires ; l'indivision rend plus difficile la mobilisation du foncier pour construire, et mène *in fine* à l'abandon de biens qui finissent par constituer des sortes de verrues dans les villes. Enfin, l'insuffisance de l'offre foncière qui résulte de ces phénomènes tire les prix vers le haut et affaiblit le potentiel fiscal des collectivités.

Une première réponse, vous l'avez dit, est apportée par la loi Letchimy, qui assouplit le droit de propriété afin de mieux mobiliser le foncier, notamment en permettant de vendre ou de partager les biens indivis à la majorité et non à l'unanimité des indivisaires. Cette loi est une avancée ; elle propose une expérimentation sur dix ans.

Dans les faits, je reconnais qu'elle est peu appliquée, en particulier à La Réunion. Le Gouvernement est très attentif à la situation. Nous avons commencé par sécuriser le dispositif législatif par un décret, pris en 2020, pour répondre aux inquiétudes des notaires sur les formalités de publicité.

Il revient finalement aux notaires, vous l'avez dit, de se saisir pleinement de ces dispositions, comme l'a redit le garde des sceaux lors de leur congrès en octobre 2020. Un bilan de la loi Letchimy sera dressé cette année par la direction générale des outre-mer (DGOM). L'État suivra son application avec attention, et prendra le cas échéant les mesures complémentaires nécessaires.

Enfin, s'agissant plus généralement de la disponibilité du foncier à La Réunion, le plan Logement outre-mer 2, qui couvre les années 2019 à 2022, a permis de maintenir le niveau de la construction sur l'île et de doubler le nombre de réhabilitations sur ce territoire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Ramlati Ali.

Mme Ramlati Ali (LaREM). Le mal-logement est une réalité nationale qui s'exprime toutefois avec une acuité particulière dans les territoires ultramarins, et singulièrement à Mayotte. Le logement social et la lutte contre l'habitat indigne et insalubre constituent un véritable défi en outre-mer. Le ministère des outre-mer y recense 110 000 logements insalubres, soit 12 % du parc total de 900 000 logements.

Dans son vingt-sixième rapport annuel sur le mal-logement en France, la Fondation Abbé-Pierre précise qu'en ajoutant l'habitat informel non déclaré ou encore les logements jugés insalubres par l'aspect extérieur des bâtiments, on arriverait à un total de 218 455 logements jugés indignes dans l'ensemble des outre-mer.

La délégation aux outre-mer de l'Assemblée nationale s'est saisie de ce sujet : je suis, avec mes collègues Karine Lebon et Hubert Julien-Laferrrière, corapporteuse d'une mission sur ce sujet. Cette dernière s'est achevée et nous présenterons notre rapport ce jeudi 3 février ; il formule notamment des recommandations sur le mal-logement.

J'aimerais vous interroger, madame la ministre déléguée, sur les leviers que pourrait actionner le Gouvernement pour pallier ce fléau.

Que comptez-vous faire pour renforcer la représentation des outre-mer dans les instances compétentes en matière d'habitat telles que l'ANAH ou l'ANRU ?

Comment compléter l'arsenal législatif en matière de logement en outre-mer et déployer tous ses outils ? Je pense notamment à l'application du droit au logement opposable à Mayotte, seul territoire ultramarin exclu de ce dispositif.

Comment mieux adapter les politiques en matière de logement aux spécificités ultramarines ?

Enfin, le sujet est vaste et le temps qui m'est imparti hélas trop court. Je vous encourage donc vivement à lire notre rapport et espère que certaines recommandations seront adoptées et appliquées.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Je prendrai bien sûr connaissance de votre rapport et de ses propositions avec beaucoup d'intérêt.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire, nous sommes très attachés au développement d'une offre de logements abordables dans les outre-mer. Il faut pour cela, en effet, prendre en compte leurs spécificités. La réponse tient sans doute, plus qu'à la représentation des outre-mer dans les grandes agences nationales, à la qualité et à l'adaptation des politiques publiques – et, sur ce point, nous avons déjà beaucoup progressé.

Les politiques du logement outre-mer bénéficient d'une ligne budgétaire unique, et s'inscrivent dans des plans spécifiques. Le plan Logement outre-mer en cours, qui couvre les années 2019 à 2022, propose ainsi plusieurs mesures législatives et réglementaires pour adapter nos outils aux spécificités ultramarines. La loi de finances pour 2020 a créé une aide à l'accession sociale et à l'amélioration des logements privés spécifique aux outre-mer. La loi « climat et résilience » a prolongé de dix ans la durée d'intervention des agences des cinquante pas géométriques. À Mayotte et en Guyane, une nouvelle catégorie de logements sociaux à très bas loyers a été créée sur mesure.

Quant aux résultats, je citais quelques chiffres tout à l'heure : les réhabilitations de logements sociaux ont fortement augmenté pour concerner près de 7 000 logements en 2021, contre à peine 1 687 en 2020. Les besoins à Mayotte sont immenses, bien sûr, et le chemin à parcourir est encore long ; mais nous avons agréé 571 logements en 2020, contre 450 en 2019. Au total, nous avons financé la construction ou la réhabilitation de 11 550 logements sociaux en 2021, contre 8 300 en 2020. L'effort est donc bien là.

Nous continuerons à travailler à adapter nos politiques, et à en inventer de nouvelles, pour répondre aux questions spécifiques posées par les outre-mer.

Mme la présidente. La parole est à M. Richard Lioger.

M. Richard Lioger (LaREM). Ma question porte sur le mal-logement des étudiants, de plus en plus confrontés, hélas, à la précarité. Les étudiants sont en effet de plus en plus nombreux : leur nombre a été multiplié par neuf depuis 1969. Mais ils sont aussi plus nombreux à rencontrer des difficultés pour financer leurs études ou pour se loger.

Le loyer représente souvent près de 60 % du budget mensuel d'un étudiant. Alors que certains en viennent à avoir des difficultés pour se nourrir – près de 15 000 d'entre eux ont dû être aidés ces dernières années par les épiceries solidaires pour bénéficier de produits alimentaires et de première nécessité –, que les centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires (CROUS) font face à une forte demande de logements sans avoir les capacités de loger l'ensemble des demandeurs, et que les demandes de

cautions ou de garants des propriétaires sont parfois un frein pour les étudiants les plus isolés, la question de la précarité de notre jeunesse apparaît comme une urgence absolue. Cela est d'autant plus vrai que la crise sanitaire a fait progresser les inégalités et le sentiment d'anxiété de nombreux jeunes confrontés au mal-logement.

Nous le savons, le Gouvernement attache une réelle importance à cette question ; en témoignent notamment le prolongement de la trêve hivernale ou la construction de 250 000 nouveaux logements sociaux en 2021 et 2022.

Je pense aussi à la mise en œuvre de dispositions spécifiques aux étudiants dans le cadre de la réforme des APL afin de leur garantir le maintien ou la hausse du montant perçu auparavant. La représentation nationale a également voté durant ce quinquennat le renforcement des sanctions pour les marchands de sommeil, dans le cadre de la loi ELAN, dont je suis fier d'avoir été le rapporteur.

Enfin, vous le savez, le 15 décembre dernier a été publié le rapport de la mission d'information que j'ai conduit avec David Corceiro, intitulé « Les perspectives économiques des jeunes Français : logement et précarité ». Nous y avons rappelé que le logement est indissociable de la réussite des étudiants et qu'il en va de même pour les jeunes travailleurs : leur travail a moins de chances d'être performant et d'aboutir à un accès pérenne à l'emploi s'il n'est pas adossé à un logement viable.

Ma question, madame la ministre déléguée, est simple et très concrète : comment le Gouvernement compte-t-il agir pour produire massivement, et durablement, des logements à destination des étudiants et des jeunes actifs ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Je partage votre constat sur la nécessité de répondre toujours mieux aux besoins croissants des étudiants en matière de logement. C'est un sujet que vous connaissez bien, et je salue le rapport que vous avez rendu, au nom de la commission des affaires économiques, avec votre collègue David Corceiro.

En matière de sécurisation de l'accès au logement, et du maintien dans ce logement, je voudrais commencer par me féliciter du succès rencontré par la garantie Visale, ouverte sans condition aux moins de 30 ans.

Mme Sylvia Pinel. Elle a été créée en 2016 !

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Les étudiants en sont les premiers bénéficiaires – 123 000 contrats en 2021, soit 53 % du total. Depuis 2016, car la garantie Visale remonte bien à 2016, 338 000 contrats ont été signés : il y a eu récemment une forte accélération. C'est une bonne nouvelle concernant une bonne mesure. Les conditions d'accès à la garantie Visale ont été élargies en 2021, et nous pouvons encore améliorer cet outil et le faire mieux connaître.

S'agissant de l'offre nouvelle, qui est évidemment le cœur de la question, nous nous étions fixé l'objectif de créer 60 000 logements étudiants au cours du quinquennat : finalement, selon nos projections, nous atteindrons bien 60 000 logements, mais avec seulement 60 % de logements sociaux au sein de ceux-ci. Nous devons donc continuer à augmenter la part des logements à loyer abordable destinés aux étudiants. De ce point de vue, les résultats en 2021 sont satisfaisants : 10 000 logements sociaux sont financés pour les

étudiants et les jeunes, soit une augmentation de 20 % par rapport à 2020. Néanmoins, nous devons accélérer notre effort.

Avec la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, Frédérique Vidal, nous cherchons aussi à mobiliser le foncier universitaire. Soixante-dix sites ont été identifiés à cet effet, sur lesquels 12 000 logements pourraient rapidement sortir de terre.

Vous avez également mentionné – à raison – le rôle des collectivités. Nous faisons en sorte de les inciter à accueillir des projets de logement social. L'exonération de la taxe foncière sur le bâti est en effet désormais compensée, tandis que nous signons actuellement les premiers contrats de relance du logement en zone tendue.

J'ajoute que le projet de loi 3DS contient une disposition que vous avez défendue, laquelle permet aux universités de créer des sociétés dédiées à la valorisation de leur patrimoine. Cela pourrait ainsi se concrétiser par la construction et la gestion de logements étudiants, auxquelles les CROUS et les collectivités pourront aussi prendre part.

C'est grâce à toutes ces mesures que nous parviendrons à augmenter l'offre de logements étudiants dans le parc social et à renforcer l'accès au parc privé.

Mme la présidente. La parole est à M. David Lorion.

M. David Lorion (LR). On observe une précarisation croissante de la population réunionnaise en matière de logement. La Fondation Abbé-Pierre estime que trois Réunionnais sur dix sont concernés par des loyers impayés ou par un logement non décent.

J'aurai dès lors deux questions très précises.

La première porte sur la différence de traitement entre l'Hexagone et l'outre-mer. En effet, face à la bombe à retardement que constituent les expulsions locatives, vous avez pris la décision d'encore reporter la fin de la trêve hivernale au 31 mai. Mais pourquoi l'outre-mer ne bénéficie-t-elle pas de cette mesure? Comment justifiez-vous cette inégalité de traitement?

Deuxièmement, il existe à La Réunion plus de 35 000 logements vacants dans le parc privé, lesquels sont souvent en attente de rénovation. Pourquoi le Gouvernement ne consent-il pas, comme l'ont promis les différents ministres des outre-mer, à créer localement une délégation complète de l'ANAH, afin d'accompagner les propriétaires bailleurs dans la rénovation de leur logement, quitte à prendre des mesures incitant à louer ces logements avec un loyer plafonné dans le parc social?

Il s'agirait de déployer les services de l'ANAH au plus près des habitants, mais aussi d'étendre son intervention auprès des bailleurs privés. Les citoyens d'outre-mer ne doivent plus être mis de côté dans l'application des dispositifs de lutte contre le mal-logement.

L'ANAH intervient essentiellement dans le cadre du dispositif MaPrimeRénov', mais 90 % des dossiers concernent des installations de chauffe-eaux solaires. Ces derniers peuvent être intéressants, mais ils ne permettent pas à proprement parler d'améliorer l'habitat.

Aussi ma question, que je répète, est-elle simple: quand aurons-nous, en outre-mer, une délégation complète de l'ANAH permettant aux occupants et aux bailleurs de rénover les logements et d'accéder aux financements que l'agence propose? (*M. Jean-Hugues Ratenon applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Vous avez raison de m'interroger à nouveau sur les spécificités du logement en outre-mer et à La Réunion en particulier: cette question appelle en effet toute notre attention. J'ai eu l'occasion de me rendre à La Réunion il y a peu pour rencontrer les acteurs concernés, faire le point sur le plan Logement outre-mer, et dynamiser encore davantage une action la plus adaptée possible aux territoires.

Vous évoquez la question du cadre d'intervention de l'ANAH. Nous pourrions continuer d'en discuter, mais il s'avère que les moyens consacrés à rénovation et à l'amélioration de l'habitat grâce à la ligne budgétaire unique (LBU) sont souvent plus importants que ce que l'ANAH serait en mesure de fournir.

Il convient donc de recenser les avantages et les inconvénients liés à une modification de la ligne de partage entre ce qui est accompli grâce à la LBU et ce qui pourrait l'être par l'ANAH, de sorte qu'un changement soit bien au service de la population réunionnaise.

Quoi qu'il en soit, sur le principe, nous regarderons tout ce qu'il est possible de faire pour que l'implication de l'ANAH sur les territoires ultramarins soit forte et pour qu'il y ait une bonne articulation entre les différents dispositifs. Il est évident que la question du chauffage ne se pose pas de la même manière à La Réunion qu'en métropole; pas plus que celles du refroidissement, de la ventilation et de l'eau chaude. Toutes les possibilités d'améliorer nos dispositifs d'intervention et la présence de nos grands opérateurs sont évidemment à étudier.

Vous nous avez également déjà interrogés sur l'opportunité d'étendre la taxe sur les logements vacants (TLV) à La Réunion. Je puis vous dire que nous travaillons actuellement à la mise à jour, sur le fondement de nouvelles données de l'INSEE, du décret relatif à cette taxe et que cette mise à jour intégrera bien les outre-mer, lesquels entreront donc dans le droit commun. Je rappelle à cet égard que la TLV ne s'applique que dans les unités urbaines de plus de 50 000 habitants: c'est donc à cette règle de droit commun que les outre-mer seront intégrés.

M. David Lorion. Et pourquoi pas le droit commun avec l'ANAH?

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Vous voyez donc que nous sommes à votre disposition pour continuer à territorialiser nos dispositifs et à faire bénéficier les outre-mer de toutes les mesures nationales.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sylvie Bouchet Bellecourt.

Mme Sylvie Bouchet Bellecourt (LR). Les difficultés liées au logement sont anciennes dans notre pays et celle relative au mal-logement croît considérablement: j'y suis d'ailleurs quotidiennement confrontée.

Cette difficulté s'observe sous différentes formes. Les délais sont très longs pour obtenir un logement social. Les places manquent en raison de l'offre insuffisante qui induit des prix exorbitants tant à l'achat qu'à la location, lesquels ne permettent pas de se loger correctement. Des propriétaires sont désemparés, car ils ne peuvent récupérer leur logement occupé illégalement. Et des marchands de sommeil mettent en location des logements insalubres à destination de personnes qui ne peuvent se loger autrement.

À cet égard, je tiens à évoquer le permis de louer, institué par la loi ALUR – loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové – de 2014. Cet outil est une bonne mesure, très concrète, qui vise à contrôler la mise en location des biens immobiliers privés. À Nemours, par exemple, le dispositif est en vigueur et commence à porter ses fruits contre les marchands de sommeil. Un tel dispositif mériterait d'ailleurs d'être davantage utilisé et, pourquoi pas, rendu obligatoire.

Un autre élément est celui de la densité de population. En effet, si nous laissons s'exercer une très forte pression dans les zones fortement peuplées, nous ne répondrons pas à la question du mal-logement.

La généralisation du télétravail représente une chance à saisir pour redynamiser nos territoires ruraux car les prix des loyers dans certaines villes sont au-delà du raisonnable. À ce titre, j'adhère à l'idée de Valérie Pécresse consistant à inciter les jeunes à acheter un logement dans les zones rurales ou les villes moyennes en leur accordant des prêts à taux zéro. Une telle mesure permettrait à coup sûr de réduire la tension sur le marché du logement et de plus avoir à accepter tout et n'importe quoi, faute de mieux.

En tout état de cause, je vous remercie pour l'organisation de ce débat nécessaire sur la question du mal-logement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Vous avez d'abord évoqué le permis de louer, institué par la loi ALUR. Je suis d'accord avec vous : il s'agit d'un outil pertinent pour la lutte préventive et coercitive contre le logement indigne. Celui-ci permet aux communes et aux EPCI – établissements publics de coopération intercommunale – de définir des secteurs géographiques, voire des catégories de logement pour lesquels les bailleurs doivent réaliser une démarche administrative avant de pouvoir louer. Les logements sont ainsi mieux contrôlés avant leur mise en location.

Ce dispositif est en cours de déploiement sur le territoire national. Environ 150 délibérations ont été prises jusqu'à présent pour l'appliquer, dans onze régions métropolitaines et environ 350 communes. Une cinquantaine de ces délibérations ont été prises en 2020 et 2021.

La montée en puissance et l'appropriation du permis de louer ont permis aux services déconcentrés de l'État, en lien avec les collectivités, de prendre des sanctions à l'encontre de propriétaires indécents. Citons la préfecture de l'Essonne qui, en 2021, a infligé 80 000 euros d'amendes administratives contre une dizaine de bailleurs qui n'avaient pas respecté le permis de louer et qui étaient en réalité des marchands de sommeil dans le quartier de Grigny 2. De la même manière, toujours en 2021, la préfecture de Seine-Saint-Denis a pris une vingtaine d'arrêtés, représentant 108 000 euros de sanctions.

Nous continuerons donc de recourir à ce dispositif qui nous permet de poursuivre les contrôles et d'infliger des sanctions efficaces aux marchands de sommeil.

Vous avez abordé bien d'autres sujets au cours de votre intervention, dont la question des squats. Vous le savez, les sénateurs et vous-mêmes avez changé la loi en la matière, en introduisant une procédure administrative permettant de déloger les squatteurs en quarante-huit heures.

Vous avez aussi évoqué l'accession à la propriété, que nous soutenons grâce aux prêts à taux zéro, mais aussi grâce à Action logement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Mette.

Mme Sophie Mette (Dem). L'inscription du mal-logement à l'ordre du jour de notre assemblée était importante. C'est un mal ancré en France depuis longtemps dont l'hiver nous rappelle chaque année la brutalité.

La pandémie de covid-19 n'a rien arrangé, en témoigne notamment le vingt-sixième rapport annuel de la Fondation Abbé-Pierre. Comme souvent, en tant qu'élue de la ruralité, je tiens à rappeler que les maux des villes se déclinent bien souvent à la campagne, voire qu'ils tendent à y être accrus.

On constate que 35 % des personnes vivant dans des habitations de fortune sont recensées dans des territoires ruraux. Près de chez moi, par exemple, dans une commune de moins de 2 500 habitants, Castres-Gironde, existe depuis plus de trente ans un campement aux allures de bidonville. Éloigné des bourgs, le « chemin des Limites » regroupe, dans des conditions plus qu'indignes, quatre-vingt-dix personnes, dont une trentaine d'enfants. C'est en quelque sorte le quart-monde à nos portes. Que pouvez-vous faire pour que cela cesse ? Comment aider les collectivités pour avancer sur ce sujet ? Malgré un travail volontariste du sous-préfet et des maires, rien n'a évolué depuis de nombreuses années.

Plus généralement, des milliers de sans-abri sont recensés dans les communes rurales et les petites agglomérations. L'isolement, caractéristique tristement connue de certains logements ruraux, s'est multiplié pendant les confinements et a parfois renforcé des problèmes psychiques déjà présents.

J'aborderai enfin une question que vous connaissez bien, madame la ministre déléguée : celle de la vulnérabilité énergétique liée au logement. Celle-ci est bien plus élevée dans nos campagnes qu'ailleurs, engendrant plus de dépenses de chauffage et de déperdition d'énergie.

Pendant la pandémie, les politiques publiques ont été réactives pour limiter la casse sociale. Que savons-nous de leur impact en zone rurale ? Comment faire encore mieux ?

Je salue également les initiatives associatives, qui viennent en aide aux mal-logés et aux sans-logement : je pense à l'association Campus Vert, qui œuvre à mettre en vertueuse relation agriculteurs et citoyens pour un logement digne, accessible et qui rapproche. Comment encourager ce type d'actions ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Je rejoins votre constat : le mal-logement touche bien sûr tous les territoires, y compris les zones rurales, et nous devons une fois de plus adapter nos outils pour être en mesure d'y répondre.

Vous avez pris l'exemple du bidonville du chemin des Limites, à Castres-Gironde. Il est occupé par des gens du voyage, qui vivent effectivement dans une très grande précarité. En lien avec le conseil départemental, mais aussi avec le bailleur social Gironde Habitat, nous avons déjà relogé six des vingt-cinq familles actuellement présentes sur le site. L'objectif est, à terme, de les reloger toutes.

Au-delà de ces actions d'urgence sur cette situation précise, nous avons mobilisé 20 millions d'euros du plan de relance pour rénover les aires d'accueil et améliorer les conditions de vie des gens du voyage.

Les zones rurales sont bien sûr concernées par le phénomène du sans-abrisme et nous avons créé de nombreuses structures pour mieux accueillir les sans-abri. Les 200 000 places d'hébergement sont bien réparties sur l'ensemble du territoire. Nous avons créé des accueils de jour mobiles pour aller vers les personnes sans-abri en zone rurale. Je pense au financement d'un camion de la Croix-Rouge dans le département de l'Ain, ou encore au projet Mobicaritas du Secours catholique à La Réunion – département dont nous venons de parler.

Le programme Un chez-soi d'abord est également déployé en zone rurale, en Haute-Savoie, dans le Var ou dans les Côtes-d'Armor, pour les personnes sans abri souffrant de troubles psychiatriques sévères.

Nous travaillons aussi à mieux traiter les situations de mal-logement ou d'indignité en milieu rural. À cette fin, nous mobilisons les opérations programmées avec l'ANAH de revitalisation rurale. Les OPAH fonctionnent bien et sont à la disposition des collectivités.

Quant à la rénovation énergétique, j'évoquais tout à l'heure MaPrimeRénov' : 50 % des dossiers déposés en 2021 l'ont été dans un bassin de vie rural. Cela signifie que nous avons investi 1 milliard d'euros pour aider nos concitoyens de ces territoires à isoler leur logement ou à changer leur chaudière. Vous l'avez dit, c'est souvent en milieu rural que la précarité énergétique est importante.

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Santiago.

Mme Isabelle Santiago (SOC). Madame la ministre déléguée, comme vous le savez, le logement se trouve à la frontière des questions sociales et environnementales. Or aujourd'hui, 12 millions de personnes vivent dans l'une des 5 millions de passoires thermiques que compte notre pays. Malgré ces enjeux, les dispositifs d'aide sont insuffisants. Au rythme où vont les choses, la neutralité carbone ne pourra être atteinte avant au moins 2050.

C'est pourquoi le groupe Socialistes et apparentés avait proposé l'instauration d'un dispositif simple, la prime climat, qui permettrait la rénovation globale et performante des logements, en levant les freins liés au reste à charge, qui est l'un des problèmes principaux relatifs à vos aides, y compris MaPrimeRénov'. En effet, dans la mesure où une rénovation globale nécessite en moyenne environ 38 000 euros de travaux, nous sommes loin du compte.

Compte tenu de l'inflation actuelle, à commencer par celle des prix de l'énergie et du gaz, dont nous avons souvent l'occasion de parler, et dans un contexte de baisse des APL, les Français qui vivent dans ces foyers mal isolés ont le choix entre se chauffer et manger. Les montants de votre chèque énergie et de la prime inflation sont insuffisants.

Madame la ministre déléguée, face au changement climatique et à l'urgence sociale, quand comptez-vous venir en aide aux Français qui ne peuvent se chauffer, et mettre en place un plan d'ampleur pour lutter concrètement contre les passoires thermiques ? Même si des propositions ont été faites, comme le chèque énergie, elles ne sont pas suffisantes pour répondre à l'ampleur du phénomène.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Nous agissons à la fois en réponse à l'urgence et pour accompagner les Français dans des travaux de rénovation.

Pour ce qui est de l'urgence, je ne partage pas votre appréciation concernant le chèque énergie et la prime inflation. Le chèque énergie, c'est six millions de ménages précaires qui touchent en moyenne 150 euros auxquels nous avons rajouté 100 euros, ainsi qu'une indemnité inflation de 100 euros pour trente-huit millions de Français. Surtout, il faut prendre en compte le bouclier sur les prix du gaz et de l'électricité, qui protège les ménages d'une augmentation du prix du chauffage qui, sans cela, serait très importante.

Le plus important, néanmoins, est de permettre le déclenchement de travaux de rénovation ambitieux. Nous avons créé en 2020 un dispositif qui marche bien, puisqu'il aura bientôt séduit un million de Français : nous ne sommes pas loin du millionième dossier MaPrimeRénov'. Le dispositif permet de faire des travaux, soit par gestes, soit en bouquet. Nous avons également maintenu les aides les plus ambitieuses de l'ANAH, autrefois appelées Habiter mieux sérénité, regroupées, depuis le 1^{er} janvier 2022, sous la marque MaPrimeRénov' sérénité. Nous continuons de financer ce dispositif en croissance qui a permis plusieurs dizaines de milliers de rénovations globales pour les ménages les plus modestes.

Je suis fier de dire que MaPrimeRénov' a recentré des crédits qui, auparavant, allaient à 50 % aux 20 % de ménages les plus riches de France vers les ménages modestes et très modestes. Pour le financement du reste à charge, nous travaillons avec les banques ; elles pourront distribuer un nouveau prêt, le prêt avance rénovation, qui permettra de différer le remboursement jusqu'à la cession du bien ou, malheureusement, lorsque la situation se présente, jusqu'à la succession.

La prime climat que vous proposez, nous l'avons en réalité déjà mise en place, certes par morceaux – MaPrimeRénov' et le prêt avance rénovation. Ces outils sont plébiscités par les Français et je crois qu'ils trouveront leur public.

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Métadier.

Mme Sophie Métadier (UDI-I). Sur le terrain, en ville ou à la campagne, on connaît bien la question des logements insalubres. Je constate, après une vingtaine d'années d'expérience, la sensibilité du sujet. Je pense à la sensibilité des habitants, tout d'abord, avec deux grandes catégories : ceux qui ont toujours vécu dans des conditions que je qualifierais d'indignes et qui, souvent, ne comprennent pas notre volonté de les aider car, qu'ils soient locataires ou propriétaires, le fait de toucher à leur logement est un frein psychologique majeur, et ceux qui subissent une situation dont ils aimeraient sortir. Il y a aussi la sensibilité des financements : par exemple, il est difficile pour les propriétaires privés de s'entendre expliquer que la baisse de leur facture de chauffage compensera le coût des travaux, quand ils n'ont pas de facture de chauffage parce qu'ils ne peuvent accéder au luxe de se chauffer.

Je travaille régulièrement avec l'ANAH sur le sujet du mal-logement. Les moyens financiers existent et les compétences techniques et juridiques sont présentes, même si elles restent insuffisantes ; toutefois, nous n'arrivons pas à lever les freins dont nous venons de parler. La lutte contre les marchands de sommeil a des effets limités et demeure souvent inefficace, le phénomène étant amplifié dans les copropriétés en difficulté.

Comment toucher ces personnes attachées à leur logement ou tenues en dépendance par des individus nuisibles ? Comment leur faire prendre conscience de leur situation et leur faire savoir que des solutions existent et qu'ils peuvent être aidés ? L'échéance de 2025 approche à grands pas. Quelle communication pensez-vous mettre en place pour informer les propriétaires et les locataires de la fin des passoires thermiques locatives ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. Vous abordez deux sujets également importants : la lutte contre l'habitat indigne en général et l'accompagnement des propriétaires bailleurs dans l'amélioration de l'habitat, au service des locataires.

Les pôles départementaux de lutte contre l'habitat indigne sont l'un des piliers de notre politique. Ils agissent au plus près du terrain, le plus concrètement possible, en effectuant un travail de repérage des ménages vulnérables ; il y a aussi les partenariats entre l'État et les collectivités dans le cadre des OPAH. Je crois que c'est par cette démarche de grande proximité que nous arriverons à lutter contre l'habitat indigne. Elle s'ajoute au renforcement des sanctions, à la lutte contre les marchands de sommeil, à la capacité de confisquer les biens et à la possibilité d'infliger des amendes plus fortes.

L'un des grands acquis de cette législature est de s'être intéressée beaucoup plus fortement aux copropriétés en grande difficulté. Avec le plan Initiative copropriétés, nous pouvons maintenant financer 100 % des travaux d'urgence hors taxes. C'est un vrai changement qui permet de déclencher des travaux dans des copropriétés et de convaincre ensuite les copropriétaires d'aller au-delà des travaux d'urgence.

Reste à convaincre les propriétaires bailleurs de procéder à la rénovation énergétique des logements. Tout d'abord, la loi « climat et résilience » a imposé des obligations, très longuement discutées dans cette assemblée et sur lesquelles les avis étaient partagés. Ces obligations sont indispensables, car les propriétaires n'ont pas spontanément la motivation d'effectuer ces travaux. Il reste à leur faire connaître à la fois leurs obligations et les aides possibles, puisque MaPrimeRénov' est ouverte aux propriétaires bailleurs et aux copropriétés et qu'il existe d'autres aides de l'ANAH à l'amélioration de l'habitat. Nous travaillons actuellement avec les agences immobilières et les représentants des propriétaires immobiliers à l'élaboration d'un guide à l'intention des propriétaires bailleurs. Il faut aussi passer par des relais : je pense aux syndicats, aux administrateurs de biens ou encore aux associations regroupant les propriétaires. C'est cette parole qu'il faut porter pour que les travaux aient lieu et que les locataires puissent en bénéficier.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Castellani.

M. Michel Castellani (LT). Un certain nombre de territoires, et la Corse en particulier, connaissent de lourds problèmes d'accès au logement. Les outils de droit commun n'étant pas suffisants, il conviendrait de mobiliser différents dispositifs pour répondre à cette question.

Les bailleurs sociaux doivent être à même de libérer des financements pour construire et rénover le parc existant. Tous les territoires devraient pouvoir bénéficier du bail réel solidaire, surtout dans les zones où le foncier est hors de prix comme en Corse, ce qui n'est hélas pas le cas. Il conviendrait de doter l'office foncier de la Corse ou les EPF – établissements publics fonciers – de moyens destinés à l'acquisition de terrains. En particulier, êtes-vous prête à étudier une nouvelle base de calcul pour alimenter l'office foncier de la Corse, dont les moyens ne sont pas à la hauteur des besoins pour lancer des opérations de logements abordables ?

La cartographie des zones tendues devrait être revue pour que certaines communes puissent bénéficier de la taxe sur les logements vacants. Êtes-vous prête à revoir le décret, notam-

ment en vue de permettre aux communes de Barbaggio et de Patrimonio, qui connaissent des problèmes importants, de disposer d'un levier supplémentaire d'action en faveur du logement ? Plus spécifiquement, il conviendrait que la zone urbaine de Bastia soit inscrite dans le zonage pour la majoration de la taxe locative cadastrale des terrains constructibles pour le calcul de la taxe foncière sur les propriétés non bâties.

Par ailleurs, diligenteriez-vous un contrôle plus strict sur l'utilisation du dispositif Pinel afin que ce dernier soit exclusivement mobilisé pour l'accès au logement des classes moyennes, c'est-à-dire pour une allocation pérenne, ce qui constitue sa vocation première ?

En Corse, toutes ces dispositions seraient complémentaires des mesures adoptées par la collectivité de Corse, ce qui les rendrait d'autant plus utiles. L'objectif, vous l'aurez compris, est de faire baisser le prix du foncier pour rendre le coût de construction plus abordable et favoriser l'accès au logement. Madame la ministre déléguée, êtes-vous prête à engager ces évolutions ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée. La situation en Corse, comme dans d'autres territoires nationaux, est effectivement tendue sur la question du logement. Dans certains cas auxquels vous avez fait allusion, on observe une concurrence entre les résidences secondaires et les résidences principales. Il est nécessaire de trouver des outils permettant de loger les personnes qui vivent et travaillent en Corse. C'est un sujet sur lequel nous sommes évidemment prêts à travailler.

Vous avez cité le renforcement des moyens des organismes de foncier solidaire et le développement des baux réels solidaires. C'est un sujet que l'on peut tout à fait mettre à l'étude afin de déterminer comment soutenir le démembrement de propriété qui, je pense, est une bonne réponse à l'accession à la propriété des classes moyennes, en particulier à la primo-accession à la propriété.

Vous avez également cité la taxe sur les logements vacants. Comme je l'expliquais dans ma réponse précédente, nous sommes en train de réactualiser les bases INSEE sur les territoires éligibles à la taxe sur les logements vacants et à la taxe d'habitation majorée sur les résidences secondaires. C'est également un sujet sur lequel nous pouvons travailler ensemble.

Plus globalement, nous sommes en train de mandater une mission du CGEDD – Conseil général de l'environnement et du développement durable –, de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale de l'administration pour déterminer comment maintenir une offre importante dans les zones qui font également l'objet d'une pression touristique et saisonnière importante – la Corse, en premier lieu, mais d'autres territoires nationaux sont également concernés.

Le fond de ma réponse, c'est qu'il faut continuer à construire, puisque c'est en augmentant l'offre que nous arriverons à desserrer un peu l'étau. Je n'ai pas connaissance d'une difficulté particulière d'application du dispositif dit Pinel en Corse, mais c'est un sujet que nous pourrions explorer – avec vous. Ce qui est sûr, c'est que les aides doivent être réellement ciblées sur les publics auxquels elles sont destinées. C'est vrai pour le soutien à l'investissement locatif des particuliers et pour toutes les aides sous conditions et sous plafond de ressources des locataires. Je suis prête à travailler sur les modalités de contrôle.

Mme la présidente. Le débat est clos.

5

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Débat sur le thème : « Évaluation du plan gouvernemental L'État plus fort en Seine-Saint-Denis ».

Je rappelle que ce débat se tiendra en salle Lamartine.
La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante.)

Le Directeur

SERGE EZDRA