

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

Séances du lundi 4 novembre 2019

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 10247

2^e séance 10287

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

53^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 4 novembre 2019

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. HUGUES RENSON

1. **Projet de loi de finances pour 2020** (p. 10249)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 10249)

Écologie, développement et mobilité durables (p. 10249)

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

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

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères

Mme Barbara Bessot Ballot, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

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

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

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

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

M. Matthieu Orphelin

Mme Mathilde Panot

M. Gabriel Serville

M. Anthony Cellier

Mme Valérie Beauvais

Mme Aude Luquet

Mme Marie-Noëlle Battistel

Mme Sophie Auconie

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire

M. Alexis Corbière

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État

M. Jean-Charles Colas-Roy

Rappel au règlement (p. 10266)

Mme Marie-Noëlle Battistel

Écologie, développement et mobilité durables (*suite*) (p. 10267)

M. Patrick Loiseau

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État

M. Guy Bricout

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État

Suspension et reprise de la séance (p. 10268)

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

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

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

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

Mme Danièle Obono

M. Hubert Wulfranc

M. Yannick Haury

Mme Valérie Beauvais

Mme Aude Luquet

M. Christophe Bouillon

M. Stéphane Demilly

M. Bertrand Pancher

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports

M. Daniel Labaronne

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

M. Bruno Millienne

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

M. Bertrand Pancher

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

Mission « Écologie, développement et mobilité durables » (état B) (p. 10280)

Amendements n^{os} 1246, 894, 895, 1179, 95, 127

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 10285)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. HUGUES RENSON

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020

Seconde partie (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2020 (n^{os} 2272, 2301).

Écologie, développement et mobilité durables

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables, et des crédits relatifs au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ainsi qu'aux comptes d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », « Transition énergétique » et « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (n^o 2301, annexes 16 à 19 ; n^o 2298, tomes V et VI ; n^o 2303, tome V ; n^o 2292, tomes II à VIII).

Cette discussion a été organisée en deux séquences distinctes. Nous abordons pour commencer la discussion budgétaire relative à l'énergie.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Chacun le sait, le contexte environnemental dans lequel nous traitons le budget de ces missions est toujours plus alarmant. Il n'est pas besoin d'aller loin pour s'en convaincre. Le rapport de synthèse sur l'environnement en France, publié en octobre 2019 par votre ministère, est éclairant : disparition massive d'espèces, mauvais état de 80 % des habitats naturels, poursuite rapide de l'artificialisation des sols ; aucun progrès significatif en matière de qualité des eaux souterraines ; empreinte carbone par habitant en France trois à quatre fois plus élevée que la cible retenue de 1,6 à 2,8 tonnes de CO₂ par personne et par an.

Comment votre budget y répond-il ? D'un côté, les syndicats de votre ministère, que nous avons auditionnés, sont si alarmés qu'ils ont créé un comité de défense du ministère de la transition écologique et solidaire, dont certains craignent, à terme, la disparition pure et simple. De l'autre côté, à l'occasion des questions au Gouvernement, Mme Élisabeth Borne me répond en vantant une augmentation de 800 millions d'euros de votre budget. Les faits et les chiffres ne confirment malheureusement pas votre version.

Les principaux vecteurs de hausse des crédits de la mission dans le PLF 2020 sont l'augmentation des prévisions de taxes affectées – 730 millions d'euros supplémentaires, dont 504 millions pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF – et deux changements de périmètre : vous créez un nouveau programme « Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État », doté de crédits évaluatifs de 409 millions d'euros – il va de soi que cette dépense, résultant d'une loi de démantèlement du service public, n'a rien à faire dans la mission « Écologie » et tout à faire dans la mission « Engagements financiers de l'État » ; vous supprimez le compte d'affectation spéciale « Aide à l'acquisition de véhicules propres », les 395 millions d'euros de crédits budgétaires correspondants étant inscrits au programme 174 « Énergie, climat et après-mines » au titre du bonus automobile, ce qui gonfle d'autant les crédits de la mission.

Bref, les hausses que vous affichez sont du vent, elles camouflent une vraie baisse. Les crédits budgétaires de la mission « Écologie » hors compte d'affectation spéciale « Pensions » connaissent en réalité une faible progression, passant de 11,52 milliards d'euros en LFI pour 2019 à 11,64 milliards en PLF pour 2020. Cela représente 1 %, soit moins que l'inflation. Je défendrai tout à l'heure des amendements visant à clarifier la maquette budgétaire de la mission et à assurer un minimum de sincérité dans la présentation des crédits.

J'ai lu ici et là que l'efficacité d'un ministère n'aurait pas de rapport avec ses budgets et effectifs. Tout démontre l'inverse : on ne fait pas plus avec moins. Les coupes claires pratiquées dans les effectifs se poursuivent. Comme les quatre syndicats représentatifs du ministère de la transition écologique et solidaire, je réclame à tout le moins un moratoire sur les réductions d'effectifs, sur les suppressions ou transferts de missions ainsi que sur les restructurations des établissements et des services. On en est loin. Pour 2020, le plafond des autorisations d'emplois du ministère de la transition écologique et solidaire, tel qu'il figure à l'article 42 du présent projet de loi de finances, passe de 39 373 à 37 382 équivalents temps plein travaillé – ETPT –, soit une baisse de 5,3 % de l'effectif, qui s'ajoute à la saignée des dix dernières années. Pour les opérateurs, la baisse est de 286 ETPT par rapport plafond 2019 ; elle touche très durement des établissements comme Météo France – qui perd 95 ETPT – ou le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, CEREMA – qui en perd 101 –, alors que, par exemple, la Société du Grand

Paris, dont le plafond des autorisations d'emplois était déjà passé de 200 à 430 ETPT de 2018 à 2019, voit ses effectifs portés à 585 ETPT en 2020.

S'agissant des quatre programmes dont j'assume plus particulièrement le suivi, les crédits, à périmètre constant, se réduisent : baisse de 0,63 % pour le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologique », baisse de 0,93 % pour le programme 181 « Prévention des risques », baisse de 2,83 % pour le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie », au sein duquel la masse salariale du ministère accuse une diminution sensible. Quant au programme 113 « Paysages, eau et biodiversité », l'augmentation de 26 % en crédits de paiement résulte d'une mesure de périmètre : l'instauration d'une subvention pour charges de service public de 41,2 millions d'euros au bénéfice de l'Office français de la biodiversité, OFB, nouvel établissement issu de la fusion de l'Agence française pour la biodiversité, AFB, et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, ONCFS.

Je relèverai encore la baisse des subventions pour charges de service public de l'Institut national de l'information géographique et forestière, IGN, et du CEREMA. Quant à la légère hausse dont bénéficie Météo France, elle tient à des financements exceptionnels destinés au renouvellement du supercalculateur. S'agissant de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, INERIS, les baisses d'effectifs cumulées entre 2016 et 2024 représenteront 20 % du personnel, alors qu'on connaît le rôle central de cet établissement dans la recherche sur les risques industriels et leur prévention ainsi que dans l'élaboration de la réglementation, mais aussi son action en appui des services d'urgence lors des accidents industriels – le drame de Lubrizol l'a montré.

La même remarque vaut pour les inspecteurs des sites classés. J'ai déjà eu l'occasion de le dire : le directeur de la prévention des risques lui-même reconnaît que le nombre de contrôles a été divisé par deux en quinze ans, que le ratio moyen est d'un inspecteur pour 420 sites et qu'il manque 200 postes d'inspecteur pour assurer le minimum nécessaire. Comment prétendre que cela n'a pas d'effet sur le contrôle et le suivi des sites dangereux ? Ce cas est à l'image de tout le budget de votre ministère et des programmes dont j'assume le suivi ; c'est pourquoi j'appellerai à voter contre.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Le projet de loi de finances veut « répondre à l'urgence écologique ». L'ambition est noble mais le résultat, décevant. D'une certaine manière, la montagne accouche d'une souris – une souris verte, peut-être, mais une souris quand même ! Cette souris écologique ne fait pas tout mal : dans votre budget, il y a quelques points positifs que je souhaite souligner. Ainsi, cette année, nous avons reçu le jaune budgétaire dix jours et non quarante-huit minutes avant le débat, comme l'an dernier. De même, le chèque énergie est un dispositif peu connu, mais utile et efficace. La création d'un fonds de revitalisation dans les territoires concernés par la prochaine fermeture des centrales à charbon est une bonne chose. Même s'il reste du travail, les premières évolutions de la maquette budgétaire vont dans le bon sens.

Malgré tout, le bilan d'ensemble est décevant et trois grandes critiques peuvent être adressées aux crédits présentés : à mon sens, le budget discuté aujourd'hui manque de simplicité, de cohérence et de pertinence.

Première critique, le manque de simplicité est illustré jusqu'à la caricature par la réforme du crédit d'impôt pour la transition énergétique, CITE. Selon la Fédération française du bâtiment, FFB, cette réforme comporte 192 cas de figure différents ; oui, 192 ! Ce n'est plus un crédit d'impôt, c'est Rubik's cube qui agrège des critères de revenu et de performance énergétique ; aux intéressés de trouver la bonne couleur sur la bonne face. Qui peut croire qu'un dispositif aussi complexe trouvera son public ? C'est une manière hypocrite d'empêcher certains bénéficiaires potentiels d'accéder à leurs droits. À mon avis, le compte n'y sera pas alors même que les besoins en matière de rénovation énergétique sont élevés. Je vous donne rendez-vous dans un an pour faire le bilan de la réforme du CITE, mais je crains fort que le résultat ne soit éloigné de nos attentes.

Deuxième critique, le manque de cohérence se retrouve en matière d'accompagnement du verdissement du parc automobile. La trajectoire budgétaire des deux dispositifs soutenant cette mesure est étonnamment contradictoire : d'un côté, le Gouvernement augmente de moitié les crédits du bonus écologique pour les porter à 395 millions d'euros, mais de l'autre, il diminue d'un tiers les crédits soutenant la prime à la casse pour les abaisser à 405 millions. Financer le bonus écologique par des économies sur la prime à la casse, il fallait y penser ; il faut saluer l'ingéniosité de Bercy !

Ce manque de cohérence se retrouve également au sein même des dispositifs. Ainsi, la prime à la casse ne s'applique que si la valeur du véhicule acheté ne dépasse pas 60 000 euros ; c'est beaucoup, c'est même trop selon moi, mais au moins il y a un plafond. En revanche, pour le bonus écologique, il n'y en a pas : le bonus est versé quelle que soit la valeur du véhicule acquis. L'acheteur d'une Tesla à 100 000 euros bénéficiera ainsi d'un bonus écologique de 6 000 euros. Je ne trouve pas cela acceptable. En agissant ainsi, l'État crée un pur effet d'aubaine. Celui qui peut s'offrir une voiture à 100 000 euros ne doit pas être aidé avec nos impôts.

Troisième et dernière critique, le budget présenté manque de pertinence puisqu'il refuse d'envisager certaines économies, voire de les évoquer. Je pense bien sûr aux éoliennes, et surtout aux éoliennes terrestres, mais aussi au coût très élevé des contrats d'achat d'électricité photovoltaïque antérieurs au moratoire de 2010. Oh, c'est une paille – une petite question à 100 milliards d'euros. Mais on pourrait au moins évaluer juridiquement les possibilités de renégocier ces contrats.

Nous savons tous que nos finances publiques sont contraintes ; cela doit nous obliger à faire des choix et à mieux cibler les secteurs soutenus. Je déplore que ce ne soit pas le cas et je regrette que la commission des finances ait adopté sans les modifier profondément les crédits de la mission.

Mais il ne suffit pas de critiquer, il faut également proposer. Voilà pourquoi j'ai déposé plusieurs amendements sur la prime à la casse, le bonus écologique, l'éolien et le photovoltaïque. Je vous donne donc rendez-vous dans quelques instants pour poursuivre nos échanges sur la souris verte qui tire le diable par la queue et qui court dans une herbe ressemblant à du gazon synthétique. (Sourires. – Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)

M. le président. La parole est à M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. « Les forêts précèdent les peuples, les déserts les suivent ». Derrière ce lieu commun indûment attribué à Chateaubriand se cache une réalité dont je veux vous entretenir en ouverture de l'examen de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2020. Dans le cadre de ce deuxième rapport pour avis sur la diplomatie environnementale, j'ai en effet choisi de consacrer mes travaux à la préservation et à la restauration des forêts mondiales.

Sans doute vous souvenez-vous des récentes et terribles images d'une Amazonie en proie aux flammes et des milliers d'hectares de forêt primaire réduits en cendre. Sous les volutes de fumée noire, seul rôle permis à cette victime mutique, c'est un patrimoine universel qui était immolé par le feu. Car oui, mes chers collègues, chaque offense infligée à nos forêts est un affront subi par l'humanité tout entière. Havres de biodiversité, les forêts tropicales abritent près de la moitié de la flore et de la faune connues à ce jour dans le monde. Clés de voûte écosystémiques, nos forêts jouent un rôle déterminant pour la fertilité des sols, la qualité des eaux et la régulation du climat. Lieux de vie, elles fournissent quantité de matières premières animales et végétales, et abritent nombre de populations autochtones.

À cet instant, qu'il me soit permis de rendre hommage à Paulo Paulino, défenseur de la forêt, sauvagement assassiné vendredi dernier au Brésil par des trafiquants de bois.

Malgré ses vertus inestimables, l'espèce humaine s'ingénie à détruire les espaces forestiers mondiaux. Si rien n'est fait, ces derniers diminueront de moitié au cours des deux prochains siècles. Les causes de cette destruction, ce sont les changements d'affectation des terres au profit de l'agriculture ou de l'urbanisation : en moins de deux décennies, plus d'un quart de la déforestation mondiale est devenue définitive en raison de tels aménagements. Parmi les territoires les plus touchés, on compte l'Amérique du Sud, productrice de soja, ou encore l'Asie du Sud-Est, et ses plantations de palmiers à huile.

La forêt est un patrimoine universel, et universel aussi doit être l'anathème que je lance depuis cette tribune : nous, Français, Européens, en consommant ces produits, sommes responsables de plus d'un tiers de la déforestation liée au commerce international de produits agricoles. Ma première recommandation porte donc sur la nécessité de sensibiliser le grand public aux conséquences de nos modes de consommation sur l'état des forêts mondiales. Au-delà, il nous revient de repenser la gouvernance internationale des forêts, actuellement exempte de tout cadre juridique unifié et contraignant. Tant les clivages Nord-Sud que la multiplication des initiatives non coordonnées en la matière contribuent en effet à diluer la mobilisation générale en faveur des forêts, et à affaiblir de ce fait la visibilité de ce problème sur la scène internationale. Aussi, au regard de la gravité et de l'urgence de la situation, je considère que l'adoption d'une convention cadre des Nations unies doit constituer un objectif minimum.

Dans ce contexte, la France doit jouer un rôle déterminant et tirer pleinement profit des occasions qui se présenteront à elle dans les mois à venir afin de s'imposer comme chef de file en la matière. Elle dispose pour cela de la légitimité qu'elle tire de son important couvert forestier, de même que d'une expertise mondialement reconnue à travers les actions de la

filiale internationale de l'Office national des forêts – ONF – et de l'Agence française de développement – AFD. La France, rappelons-le, est le premier pays à avoir élaboré et adopté une stratégie ambitieuse de lutte contre la déforestation importée. Les initiatives prises lors du dernier sommet du G7 ou encore en marge de la réunion de l'Assemblée générale des Nations unies de septembre dernier démontrent que notre diplomatie se trouve déjà en ordre de bataille.

Néanmoins, en vertu des ambitions qui doivent être les nôtres, j'appelle votre attention à tous sur le fait que la recomposition des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire, nécessaire appui à notre action internationale, ne saurait justifier un quelconque affaiblissement de cette mobilisation. Ainsi, et pour permettre à notre diplomatie d'effectuer une percée décisive en faveur de la préservation et de la restauration des forêts mondiales, je vous invite à voter les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Barbara Bessot Ballot, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.

Mme Barbara Bessot Ballot, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. En tant que rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, j'ai examiné avec une attention particulière les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » consacrés à l'économie sociale et solidaire – ESS. Représentant 10 % du produit intérieur brut et 14 % de l'emploi, l'ESS est un secteur d'activité stratégique que l'on aurait bien tort de négliger.

En outre, l'ESS incarne une réelle ambition pour les modèles économiques de demain. L'entreprise change le monde et l'ESS doit être le modèle à intégrer. Ce sigle exprime alors à lui seul toute la philosophie du secteur : faire le lien entre l'économie d'un côté et le social de l'autre, pour faire converger les meilleures pratiques et être au service de la solidarité. Il est donc essentiel que nous unissions nos efforts pour dépasser la barre des 10 % du PIB et faire en sorte que l'ESS irrigue l'ensemble de notre économie. Le soutien que l'État apporte à ce secteur est crucial pour faire émerger toutes les initiatives qui devront demain être autonomes.

Parce qu'elle est essentiellement transversale, l'ESS est soutenue par plusieurs missions budgétaires. Mon avis porte spécifiquement sur les crédits inscrits dans le programme 159. Le PLF pour 2020 envoie à ce titre un signal favorable : avec 19,89 millions d'euros, les crédits sont en augmentation et l'élan en faveur de l'ESS et de l'innovation sociale se poursuit.

Ces crédits permettent, d'une part, de financer des actions d'investissement pour le développement de l'ESS. Le secteur peut compter sur l'effet levier de l'investissement public sur l'investissement privé. Au début du quinquennat, le Gouvernement a fixé l'objectif ambitieux de porter le financement de l'innovation sociale à hauteur de 1 milliard d'euros d'ici à 2022. Cet objectif est en bonne voie de réalisation, puisque 375 millions d'euros ont déjà été levés grâce à l'initiative French Impact.

Les crédits du programme 159 financent, d'autre part, les dispositifs locaux d'accompagnement – DLA –, qui soutiennent les structures employeuses de l'ESS. L'efficacité des DLA fait l'unanimité et je me félicite donc des hausses de

crédits prévus cette année pour les financer. Mais les acteurs signalent que 1 million d'euros supplémentaire serait aujourd'hui nécessaire pour que ce dispositif soit pleinement efficace. Il est important d'écouter ces remontées du terrain et j'ai donc déposé plusieurs amendements en ce sens.

Dans la deuxième partie de mon avis, j'ai souhaité approfondir la question du développement de l'ESS dans les territoires, et en particulier en ruralité. L'ESS est, historiquement, profondément ancrée dans le monde rural, essentiellement par le biais du mouvement associatif. L'heure est désormais à l'innovation : il est temps de promouvoir l'ESS comme réelle économie d'avenir qui apporte des solutions nouvelles pour répondre aux grands enjeux des territoires. Les commerces qui s'inscrivent dans la démarche de promotion des circuits courts, les épiceries solidaires, les ressourceries, sont autant d'initiatives qui méritent d'être encouragées et soutenues.

Parmi les leviers identifiés pour favoriser le développement de l'ESS en ruralité, je me suis intéressée à la question des monnaies locales complémentaires. Ces monnaies, qui ont bien une vocation complémentaire – et non alternative – à l'euro, peuvent engendrer des bénéfices à la fois économiques, sociaux et écologiques significatifs. En France, elles ont connu un développement notable au début des années 2010, et ont été reconnues comme titre de paiement avec la loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire.

La France compte aujourd'hui près de quatre-vingts monnaies locales en circulation, pour une masse monétaire totale de plus de 2 millions d'euros. Ces monnaies peuvent dynamiser l'économie de proximité et favoriser les circuits courts. Elles peuvent constituer un nouveau gisement pour financer des projets en faveur de l'ESS. Certaines expériences de terrain montrent tout le potentiel recélé par ces moyens d'échanges complémentaires, comme l'eusko, monnaie locale du Pays basque et première monnaie locale complémentaire d'Europe, aujourd'hui l'exemple le plus abouti.

Il existe plusieurs moyens d'encourager les monnaies locales qui essaient un peu partout dans nos circonscriptions. Il faut d'abord affiner la connaissance du phénomène : il semble nécessaire de mettre en place un observatoire pour améliorer les outils de mesure de l'impact socio-économique de ces monnaies. Il faut ensuite actionner les bons leviers pour amorcer un changement d'échelle : pour qu'elles aient un impact positif sur un territoire, elles doivent atteindre une taille suffisamment grande. Elles doivent également permettre des circuits d'échange « B to B » – d'entreprise à entreprise. Pour cela, le passage au numérique est une évolution à encourager. À ces conditions, les monnaies locales peuvent constituer un véritable outil d'avenir et pour l'ESS, et pour nos territoires.

Je reviendrai pour conclure aux enjeux plus globaux de l'ESS : ce secteur, et ses valeurs, doivent constituer un fil rouge de l'action publique pour les années à venir car il représente une véritable réponse aux grands enjeux et défis de notre société en matière de développement économique, entrepreneurial, d'inclusion sociale et d'accélération vers la transition écologique. C'est aussi une attente forte de nos concitoyens et des acteurs du secteur ; le monde entrepreneurial en prend tous les jours un peu plus conscience.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. L'examen des crédits de la politique énergétique s'inscrit dans un contexte particulier : prise de conscience générale du changement climatique et de la nécessité d'agir ; mobilisation inédite de citoyens – notamment des jeunes – en faveur du climat ; réunions de haut niveau au sein de l'Organisation des Nations unies... Pourtant, malgré ce contexte qui aurait pu être porteur, le présent budget est très décevant.

Ma première interrogation porte sur la réduction très importante et inédite des effectifs du ministère de la transition écologique et solidaire. Je regrette également certaines évolutions du programme 174 : la transformation du CITE en prime n'est pas à la hauteur des enjeux. Cette prime devrait en effet permettre de réduire davantage le reste à charge des ménages modestes et très modestes. Quant aux ménages plus aisés, les évolutions votées en séance publique sont bienvenues mais les montants d'aide prévus sont très insuffisants. Je suis pourtant convaincue qu'il est possible de concilier les deux objectifs que sont l'amélioration du pouvoir d'achat et la lutte contre le changement climatique – et que c'est là la clef de la réussite.

Les crédits relatifs au dispositif de prime à la conversion sont en baisse de 32 % par rapport à 2019 alors même que la décarbonation des transports doit être une priorité. Les crédits relatifs au chèque énergie sont en baisse de 3 %. L'accompagnement des bénéficiaires n'est pas au rendez-vous : 20 % d'entre eux n'ont pas utilisé leur chèque énergie. Les recettes affectées au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » sont en baisse, en raison de la fin du remboursement de la dette de l'État accumulée au titre de l'ancienne contribution au service public de l'électricité – CSPE. Je regrette que les recettes jusqu'alors affectées à ce compte et économisées – à hauteur cette année de 1 milliard d'euros – n'aient pas été redéployées pour financer la transition énergétique. Quant aux crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » – FACE –, ils sont chroniquement sous-consommés car les actions qu'ils peuvent financer ne sont pas adaptées aux nouveaux défis de la transition énergétique. Il est urgent que la réforme du FACE, que nous avons votée lors de l'examen du projet de loi relatif à l'énergie et au climat, entre en vigueur, en y associant les territoires d'outre-mer où les difficultés sont très nombreuses. Qu'en est-il, madame la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire ?

Au-delà des crédits, un grand nombre de dépenses prévues par ce PLF sont défavorables à la transition énergétique : près de 25 milliards d'euros, d'après l'inspection générale des finances ; il est urgent d'établir un calendrier progressif de suppression de ces dépenses.

En outre, à l'occasion de la discussion du PLF pour 2021, nous devons disposer d'une évaluation conjointe des conséquences environnementales et des conséquences sociales des dépenses, afin d'engager une transition écologique juste et solidaire.

Enfin, une vraie réflexion sur la fiscalité écologique est indispensable. Tout au moins serait-il opportun d'affecter davantage les recettes de la mise aux enchères des quotas carbone à la rénovation énergétique. Ces recettes explosent : 840 millions d'euros sont attendus pour 2020. Des moyens budgétaires sont donc disponibles pour mettre en place des mesures vraiment ambitieuses. Face à l'ampleur de la tâche et à l'urgence des décisions à prendre, nous ne pouvons nous contenter d'ajuster certaines dépenses sans changer notre

manière de faire. Nous appelons de nos vœux, chers collègues, une vision plus globale; ne fermons plus les yeux sur certaines politiques destructrices de l'environnement en ajustant à la marge certaines démarches pour nous donner, au mieux, bonne conscience.

Pour toutes ces raisons, j'ai donné en commission un avis défavorable à l'adoption des crédits relatifs à l'énergie.

J'ai choisi de centrer la partie thématique de mon avis sur la rénovation énergétique. Cependant que la loi relative à la transition énergétique fixait pour cible la rénovation de 500 000 logements par an, seuls 350 000 ont été rénovés en 2018. Je rappelle que le nombre de passoires thermiques est estimé à environ 7 millions de logements et que, parmi elles, 3,8 millions sont occupées par des ménages modestes : il est urgent d'agir davantage, plus vite et plus efficacement.

On note un foisonnement d'objectifs énergétiques : il faut les hiérarchiser et faire en sorte qu'ils soient partagés. L'État doit montrer l'exemple. J'ai donc déposé un amendement visant à créer un programme finançant spécifiquement des actions de réduction de la consommation énergétique des bâtiments de l'État.

Le frein financier est important. Pour le lever, il faudrait créer des dispositifs plus innovants : le groupe Socialistes et apparentés a ainsi déposé une proposition de loi qui prévoit un plan de 300 milliards d'euros sur trente ans pour rénover les logements.

Au-delà de la question du financement, il est nécessaire de se pencher sur l'accompagnement des ménages et des collectivités. Cela passe, tout d'abord, par la création d'un vrai service public de la rénovation. Le financement récemment prévu pour ce service public n'est pas du tout satisfaisant. Il a été décidé qu'il reposerait pour moitié sur des financements des collectivités et pour moitié sur des financements privés, grâce à un programme de certificats d'économie d'énergie – c'est pour le moins étonnant pour un service dit public. Aussi, madame la secrétaire d'État, comment comptez-vous aider les collectivités territoriales à mettre en place ce service, afin de ne pas créer de disparités territoriales ?

L'accompagnement des copropriétés est par ailleurs très important, tout comme l'accompagnement des collectivités. Il faut communiquer davantage sur les dispositifs de la Caisse des dépôts et consignations, notamment sur le prêt GPI-AmbRE. Voici quelques pistes de travail dont j'espère que nous aurons prochainement l'occasion de discuter pour avancer plus efficacement vers la transition écologique.

M. le président. La parole est à Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Danielle Brulebois, *rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Le programme 181 est le programme clé en matière de prévention des risques, qu'ils soient industriels, nucléaires, naturels, technologiques ou miniers, de sécurité des ouvrages hydrauliques, de gestion des sols pollués, mais aussi en matière de soutien à l'économie circulaire et au développement des énergies renouvelables. Pour 2020, il est doté de 826,5 millions d'euros en autorisations d'engagement, et de 826,6 millions d'euros en crédits de paiement, soit une légère baisse par rapport à 2019. Elle s'explique par la mesure exceptionnelle prise l'année dernière concernant l'immeuble Le Signal, à Soulac-sur-Mer. Le programme comporte égale-

ment, depuis 2018, le financement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME –, pour 594 millions d'euros.

L'analyse du programme 181 fait apparaître une sanctuarisation des crédits dont il faut se féliciter dans un contexte de contrainte des finances publiques. Les effectifs sont aussi globalement préservés. Ils sont renforcés dans le domaine de la sécurité nucléaire, avec trois emplois supplémentaires pour l'ASN – l'Autorité de sûreté nucléaire – qui s'appuie sur l'expertise de l'IRSN – l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire – dont il convient de souligner la réactivité – je pense aux derniers incidents et aux défauts de non-conformité.

Ces deux organismes sont confrontés à des enjeux majeurs pour les prochaines années : vieillissement du parc et grand carénage, déchets radioactifs, nouvelles installations, comme ITER, le réacteur thermonucléaire expérimental international, ou comme le réacteur pressurisé européen – EPR – de Flamanville.

Il faut aussi souligner la stabilité des crédits affectés à la sécurité des barrages hydrauliques. L'enquête de l'émission Envoyé spécial sur le barrage de Vouglans avait soulevé quelques peurs. J'ai tenu à constater sur place que des affirmations erronées ou partielles pouvaient être démenties. La sûreté des grands barrages de classe A est assurée par un contrôle continu extrêmement rigoureux associant les experts de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL – et de l'exploitant.

Les risques émergents font eux aussi l'objet d'une vigilance accrue. En la matière, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail – ANSES – joue un rôle essentiel. Outre ses travaux de recherche et d'expertise sur des sujets préoccupants, l'ANSES est chargée d'autoriser la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et biocides. L'augmentation continue du nombre de dossiers déposés peut faire craindre une prochaine saturation de l'agence.

Les risques technologiques et industriels sont toujours présents, comme vient de nous le rappeler le grave incendie survenu à l'usine Lubrizol qui avait pourtant fait l'objet de trente-neuf inspections depuis 2013. Les sites dits Seveso « seuil haut » font l'objet d'une surveillance constante et renforcée, comme j'ai pu le constater en visitant la plateforme chimique Solvay-Inovyn à Tavaux, dans le Jura.

Mme la secrétaire d'État l'a déjà indiqué : il n'y a pas eu de réductions d'effectifs ni de moyens pour cette action. Cependant, si l'on considère que l'objectif du Gouvernement est d'atteindre une augmentation de 50 % du nombre de contrôles annuels d'ici à 2022, il sera nécessaire de disposer d'un corps de contrôleurs en nombre suffisant, et doté de moyens adéquats.

C'est dans cet esprit que j'ai proposé un amendement, adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour renforcer les moyens de cette action à hauteur de 2 millions d'euros.

Si le financement de l'ADEME baisse légèrement en 2020, cette agence bénéficie de ressources propres en hausse, et du désengagement de certains projets qui lui donne des marges financières. Les crédits du fonds chaleur passent de

350 millions d'euros, en 2019, à 381 millions d'euros pour 2020. Nous savons par ailleurs que les missions de l'agence vont s'accroître.

J'insiste sur le fonds déchets qui deviendra « fonds pour l'économie circulaire ». Ses actions extrêmement variées sont utiles à la société, mais il faudrait qu'elles prennent une plus grande ampleur. Sur le terrain, on constate que le réseau des déchetteries est souvent saturé, ce qui induit un taux d'enfouissement encore trop élevé, même dans des départements, comme le Jura, où la collecte et le tri sont déjà très poussés. Il faut par exemple savoir qu'un tiers seulement des déchets de notre surconsommation de textiles est aujourd'hui collecté. Les deux autres tiers finissent par être enfouis ou incinérés.

L'ambition fixée par le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire est donc immense : de nombreuses missions incomberont à l'ADEME, comme la mise en place d'une vingtaine de nouvelles filières à responsabilité élargie des producteurs – REP. Pour toutes ces raisons, la commission du développement durable a adopté un amendement visant à renforcer les moyens du fonds pour l'économie circulaire de 10 millions d'euros.

J'ai également souhaité déposer un amendement permettant de prélever une redevance sur les producteurs pour financer des emplois pour les activités REP de l'ADEME. Il a toutefois été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution. Madame la secrétaire d'État, il serait souhaitable que nous puissions étudier cette possibilité afin de nous donner les moyens de nos ambitions dans le cadre de la loi sur l'économie circulaire.

Je rappelle, que, depuis 2017, la prévention des risques ainsi que la transition écologique sont des priorités du Gouvernement, et que notre majorité a mis fin à la baisse continue des crédits du programme 181. Cependant, dans un monde en profonde mutation, pour prendre en main l'avenir, il ne faut pas baisser la garde.

Je tiens à souligner l'engagement et le travail rigoureux des services de l'État et des opérateurs qui leur sont attachés, tout comme le sens des responsabilités des entreprises que j'ai auditionnées.

M. le président. Madame Brulebois, il faut conclure !

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Malheureusement, la survenue d'un accident ou d'une catastrophe ne peut être exclue. Le risque est intimement lié à la vie. Ce constat doit être rappelé très régulièrement. Il faut développer la culture...

M. le président. Votre temps de parole est écoulé !

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Après ces remarques, je vous invite à voter les crédits du programme 181.

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

M. David Lorion, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. En forme de propos liminaire, j'aimerais insister sur le moment dans lequel nous nous trouvons. Nous avons tous conscience de l'urgence écologique. Elle dépasse les débats d'experts puisqu'elle mobilise les jeunes comme nous tous. Au moment où nous analysons le projet de loi de finances

pour 2020, nous devons réussir à transformer cette prise de conscience en lignes budgétaires qui traduisent la priorité donnée à l'écologie. Nous devons nous poser la question suivante : le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durable », dont je suis le rapporteur pour avis, traduit-il cette urgence ? Pour ma part, je ne le crois pas, et je vais vous expliquer pourquoi.

Il s'agit d'un programme un peu particulier qui finance des activités de soutien, comme l'informatique, le juridique ou l'immobilier, mais également, et surtout, des moyens humains destinés à appliquer les politiques publiques du ministère de la transition écologique et solidaire, et de celui de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Ce programme ne porte donc pas sur une politique publique en particulier : il soutient des politiques publiques et, surtout, il permet de rémunérer des femmes et des hommes pour les mettre en œuvre.

Dans le cadre de mon rapport pour avis, j'ai voulu, au-delà des très intéressantes auditions parisiennes, me rendre dans nos régions, en particulier dans le Cantal, pour écouter les personnels directement engagés au service de la protection de l'environnement dans les DREAL, dans les agences régionales de santé ou dans les départements. J'ai entendu des fonctionnaires engagés, passionnés par leur travail sur le terrain, mais j'ai aussi entendu beaucoup d'inquiétudes qui ne portaient pas seulement sur la diminution des effectifs, mais aussi sur le sens même de leur engagement au service de notre environnement.

Chacun connaît bien le discours relatif à la baisse des dépenses publiques qui fait intervenir la rationalisation, les indicateurs de performance, la dématérialisation, l'optimisation, la simplification, la mutualisation. Résultats chiffrés : on constate une baisse de 3,04 % des autorisations d'engagement, et de 2,76 % des crédits de paiement ! Vu du Cantal, cela se traduit directement sur les effectifs : au total, on en compte 799 en moins. Il y a donc une contradiction entre, d'une part, les discours politiques dans lesquels tout le monde s'accorde à dire que la lutte contre l'érosion de la biodiversité est au cœur de la préservation de notre environnement, et, d'autre part, la réalité des lignes budgétaires qui ne reflètent pas cette inquiétude.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Eh oui !

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Car pour préserver la complexité d'un milieu, qui lui assure équilibre et capacité à résister, il faut des agents sur le terrain, capables d'expliquer, d'interdire et parfois de régénérer ce milieu. Ces agents estiment ne plus être suffisamment nombreux sur le terrain dans les régions, dans les départements, en outre-mer.

Mme Mathilde Panot. Exactement !

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Cela témoigne d'évolutions stratégiques de votre ministère : l'écologie ne serait plus un service public mais plutôt une politique publique comme une autre. Autrement dit, l'écologie se contenterait de crédits sans avoir besoin d'effectifs. Il s'agit d'une profonde erreur, car l'écologie, c'est avant tout une présence physique, d'agents sur le terrain.

Le ministère met en danger ses spécificités, notamment celle d'un service public ancré dans les territoires. Sur le terrain, j'ai entendu l'alerte des personnels qui m'ont

expliqué qu'ils étaient sur une ligne de crête, et que tout rétrécissement ferait disparaître des pans entiers de la préservation de notre environnement.

Pourtant, en 2020, on supprimera encore 602 emplois ETPT dans les services déconcentrés. Ces suppressions d'effectifs font craindre la perte de la transmission des expertises, une perte irrémédiable des connaissances de terrain. À terme, la perte de ces informations rendra erratique toute mise en œuvre d'une politique écologique efficace.

Vous l'avez compris, je suis en désaccord total avec les suppressions d'effectifs, qui touchent d'abord les territoires. Elles relèvent d'une vision comptable, contradictoire avec les objectifs politiques affichés par le Gouvernement. Ce budget ne comporte pas les garanties suffisantes pour le maintien et le développement d'une politique écologique, notamment dans le domaine de la biodiversité. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur pour avis émet un avis défavorable à l'adoption des crédits du programme 217. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

M. Adrien Morenas, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le programme 113, qui est le programme socle en matière de politique de biodiversité, bénéficie, dans le projet de loi de finances pour 2020, de 201 millions d'euros de crédits de paiement, et de 195 millions d'euros d'autorisations d'engagement. Par rapport à la loi de finances initiales pour 2019, cela représente une augmentation de 40 millions d'euros en crédits de paiement, et de 30 millions d'euros en autorisations d'engagement. C'est un signe positif d'inflexion budgétaire globale. Cette augmentation de près de 25 % des crédits du programme est due à la création, au 1^{er} janvier 2020, de l'Office français pour la biodiversité, qui bénéficiera de 41 millions d'euros de crédits budgétaires. Un prélèvement sur le fonds de roulement de 10 millions d'euros, qui paraît compatible avec la situation de la trésorerie de l'OFB, permettra d'équilibrer le budget en 2020. En 2021, la dotation budgétaire passera de 41 à 51 millions d'euros.

Le reste des crédits du programme est stable par rapport à 2019. En revanche, les effectifs de certains opérateurs intervenant dans le champ de ces politiques connaissent une évolution à la baisse. C'est le cas, en particulier, des parcs nationaux qui perdent trois ETP et des agences de l'eau qui en perdent quarante. L'OFB devrait également perdre soixante-sept postes d'ici à 2022, même s'il n'en perd aucun dans le PLF pour 2020. Au total, le schéma d'emplois du programme 113 se traduit par une diminution de 75 ETP dans le projet de loi de finances pour 2020, après une diminution de 78 ETP en 2019.

Cette réalité est paradoxale dans la mesure où certains des opérateurs concernés connaissent une extension de leurs missions. C'est pourquoi nous avons adopté, en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, un amendement destiné à relever le plafond d'emplois des agences de l'eau de 40 ETP, et celui des parcs nationaux de 8 ETP. Nous espérons que le Gouvernement nous suivra dans cette volonté de renforcer certains acteurs essentiels de la politique en faveur de la biodiversité, acteurs qui ont déjà connu des restructurations importantes au cours des dernières années.

Plus généralement, je soutiendrai un autre amendement visant à demander au Gouvernement de nous présenter un rapport détaillé comparant l'évolution des missions affectées aux différents opérateurs et la trajectoire de leurs effectifs. En effet, il convient de rappeler qu'au cours des dernières années, le ministère de la transition écologique et solidaire a largement contribué à la réduction des effectifs de l'État, alors que ses missions sont appelées à monter en puissance, au moins dans certains domaines comme celui de l'adaptation au changement climatique, et de la biodiversité.

Je suis également préoccupé par la situation de l'Office national des forêts, qui exerce plusieurs missions en faveur de la biodiversité bien qu'il soit rattaché à la mission « Agriculture, alimentation et forêts ». Sa dette atteint désormais 450 millions d'euros. Il est donc crucial de repenser son mode de financement, ainsi que notre collègue sénatrice Anne-Catherine Loisier s'y est récemment attelée dans un rapport.

J'en viens aux crédits du programme 159 « Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie ». Ce programme est doté de 510 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, contre 514 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiements en 2019, soit une légère diminution de 4 millions d'euros. Depuis 2018, ce programme regroupe les subventions pour charges de service public du CEREMA, de l'IGN et de Météo France, ainsi que les moyens affectés au Commissariat général au développement durable.

S'agissant du CEREMA, force est de constater que cet opérateur rencontre actuellement des difficultés du fait de la diminution de ses dotations budgétaires et de ses effectifs qui lui est imposée.

Le projet de loi de finances pour 2020 prévoit que sa subvention pour charges de service public sera de nouveau réduite de 4,7 millions d'euros, passant à 196,5 millions d'euros. Cette subvention a déjà baissé de 20 millions d'euros entre 2015 et 2019, ce qui a conduit à une diminution du budget d'investissement, qui ne représente plus que 7 millions d'euros sur un budget total d'environ 230 millions d'euros, ressources propres incluses. Or, afin de développer ses ressources propres, l'opérateur a besoin d'un effectif suffisant pour répondre aux appels d'offre. De plus, de nombreux équipements du CEREMA sont en fin de vie et reposent sur des technologies parfois obsolètes.

En 2020, le CEREMA devrait perdre 101 emplois, après en avoir perdu 103 en 2019. Pour la première fois, la subvention pour charges de service public ne couvrira plus l'ensemble des dépenses de personnel. Nous sommes pourtant dans une période marquée par un besoin important en infrastructures et en ingénierie publique, compte tenu, en particulier, de la nécessaire adaptation au changement climatique. La situation dans laquelle se trouve le CEREMA est donc intolérable.

Avec ma collègue Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, chargée d'examiner le programme 181 « Prévention des risques », nous pensons qu'il est nécessaire de permettre à cet opérateur d'absorber les restructurations en cours avant d'aller plus loin. C'est pourquoi nous avons déposé un amendement, qui a été adopté par la commission, visant à limiter la perte de subvention versée au CEREMA à 1,5 million d'euros, soit à peu près les économies permises par les réductions de personnel.

À l'exception de ces points de vigilance, pour lesquels, je l'espère, nous pourrons avancer ensemble vers des améliorations, j'émet un avis favorable à l'adoption des crédits des programmes 113 et 159. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'ai l'honneur de vous présenter l'avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ». Le projet de loi de finances pour 2020 leur apporte des modifications considérables.

Deux nouvelles actions « Accompagnement de la transition énergétique » et « Aides à l'acquisition de véhicules propres » représentent désormais près de 83 % des crédits du programme : ce sont là plus de 2 milliards d'euros qui sont destinés à aider nos concitoyens à réduire leur consommation énergétique et leurs émissions de gaz à effet de serre.

L'action 02 « Accompagnement de la transition énergétique » regroupe les crédits dédiés au chèque énergie et ceux destinés à financer la nouvelle prime d'aide à la transition énergétique, qui remplacera progressivement le CITE. La nouvelle prime s'adressait initialement aux ménages des quatre premiers déciles, avec une affectation de 390 millions d'euros, qui correspond à un doublement du budget, pour la même population, par rapport à 2017. Face notamment aux craintes des professionnels du bâtiment, les députés de la majorité ont alerté le Gouvernement et obtenu une révision du dispositif. Désormais, pour certains travaux, les aides à la rénovation seront étendues aux ménages les plus favorisés des neuvième et dixième déciles, initialement exclus. Pour les ménages à revenus intermédiaires, le Gouvernement propose de rendre éligibles au CITE les dépenses de rénovation globale.

Nous soutenons pleinement le nouveau dispositif de la prime, qui permet d'accentuer l'effort de rénovation en faveur des ménages les plus modestes, maillon faible du CITE.

L'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » reprend la prime à la conversion des véhicules polluants, qui subira une diminution de 32 % en raison de l'application de critères environnementaux plus exigeants. Le bonus écologique automobile connaîtra, quant à lui, une augmentation de près de 50 % afin de soutenir le développement du marché des véhicules électriques.

L'action 04 « Gestion économique et sociale de l'après-mines » disposera, en 2020, d'une enveloppe budgétaire de 340 millions d'euros, dont 299 millions consacrés au financement de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs, l'ANGDM.

L'ANGDM connaît actuellement des difficultés de gestion. Ses crédits ont été rabaissés au fil des exercices budgétaires, au point que la trésorerie de l'agence atteint désormais un niveau dangereux. Les crédits alloués à l'action sanitaire et sociale sont insuffisants pour honorer les prestations indispensables à un public de plus en plus âgé, dont le coût global baisse moins vite que la diminution de 5 % du nombre d'ayants droit. Il est capital que le Gouvernement préserve les moyens d'action de l'ANGDM dans les années à venir.

L'action 05 « Lutte contre les changements climatiques et pour la qualité de l'air » dispose d'un budget de 34,2 millions d'euros, en légère augmentation. Elle sert principalement à financer les organismes chargés de la surveillance de la qualité de l'air au niveau national et régional. L'examen détaillé de ces crédits et de leur affectation appellerait quelques réserves.

L'action 01 « Politique de l'énergie » comprend, pour la première fois, l'accompagnement par l'État des projets de reconversion des territoires d'implantation de la centrale nucléaire de Fessenheim et des quatre dernières centrales à charbon. L'État a pris ses responsabilités puisqu'il a doté cette action de 40 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 10 millions d'euros de crédits de paiement, ce que nous saluons.

Enfin, les crédits ouverts dans le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » s'élèvent à 6,3 milliards d'euros. Outre le remboursement de la dette que l'État avait contractée vis-à-vis d'EDF, qui s'achèvera en 2020, le compte d'affectation spéciale finance le soutien à la filière des énergies renouvelables. Si le niveau de dépenses est en légère diminution dans le soutien à l'électricité solaire ou éolienne, le soutien à la filière biogaz est en augmentation de plus de 88 % par rapport à 2019. Cet effort considérable devrait permettre de renforcer le développement de cette filière et d'atteindre les objectifs de la future programmation pluriannuelle de l'énergie – PPE.

L'année 2020 devrait, d'autre part, être la dernière année de ce compte d'affectation spéciale. Un amendement de Mme Bénédicte Peyrol, adopté lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2020, prévoit la clôture du compte en 2021, conformément aux préconisations de la Cour des comptes.

Au regard de ces différents éléments, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté les crédits du programme « Énergie, climat et après-mines », ainsi que ceux du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » : ils constituent un budget de responsabilité, au bénéfice de nos concitoyens les plus défavorisés, dans le contexte du changement climatique, que nous devons combattre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous entendons maintenant les porte-parole des groupes.

La parole est à M. Matthieu Orphelin.

M. Matthieu Orphelin. Alors que l'urgence écologique et climatique est une préoccupation partagée chaque jour un peu plus largement, le budget de l'écologie pour 2020 est-il à la hauteur des enjeux ? Cette question essentielle sera, sans aucun doute, au cœur de nos débats cet après-midi.

Le budget 2020 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » progresse en apparence, du fait, notamment, d'évolutions de périmètre. Il comporte des mesures intéressantes : la nouvelle prime pour la rénovation énergétique, l'accompagnement des territoires concernés par la fermeture des quatre centrales à charbon, la prolongation de la prime à la conversion du parc automobile, qui fonctionne bien, et celle du chèque énergie.

D'autres dispositions également intéressantes ont été votées en première partie, telles que la nouvelle éco-contribution sur le transport aérien et la contribution de 2 centimes du transport routier, qui permettront de boucler le financement du programme d'investissement dans les mobilités.

Malgré ces bonnes mesures, pouvons-nous dire que ce budget 2020 est un budget réellement vert et qu'il est conforme à l'urgence écologique et climatique? Selon moi, le compte n'y est pas encore, et tout d'abord en raison du déficit d'investissement.

Le nouveau jaune budgétaire « Financement de la transition écologique » éclaire d'une lumière nouvelle cette question fondamentale, et dès lors nos débats parlementaires. La réponse est claire : si l'on voulait respecter les engagements que nous nous sommes fixés dans la stratégie nationale bas carbone, il faudrait investir 15 milliards d'euros supplémentaires chaque année, dont la moitié d'investissements publics.

M. Julien Aubert. Eh bien !

M. Matthieu Orphelin. Comment combler ce déficit d'investissements? Voilà ce dont nous n'avons pas encore suffisamment débattu au cours de la préparation du projet de loi de finances.

M. Julien Aubert. Pas débattu du tout !

M. Matthieu Orphelin. Et je le redis pour Julien Aubert : il faudrait 15 milliards d'euros d'investissements par an les premières années, et 30 milliards les suivantes.

Ce projet de loi de finances pour 2020 est trop frileux s'agissant de l'investissement en faveur de la transition écologique. Une autre approche est possible. J'appelle le Gouvernement à l'adopter au cours des prochains mois et des prochaines années.

Mon deuxième sujet d'inquiétude est la baisse trop importante des moyens humains alloués à l'écologie, comme l'ont souligné les différents rapporteurs dans leurs rapports et leurs interventions. Cette préoccupation, partagée sur tous les bancs de l'Assemblée, doit être entendue.

Plus de 1 000 postes en moins dans les parcs naturels, dans les agences de l'eau, à l'ADEME, à Météo France, au CEREMA, chez les opérateurs et dans les services déconcentrés du ministère de la transition écologique et solidaire !

M. Bertrand Pancher. Eh oui !

M. Matthieu Orphelin. Comment faire plus en matière d'écologie et accompagner efficacement les acteurs sur le terrain avec des moyens en diminution? Nous touchons là aux limites de l'exercice. Les agents des services déconcentrés et des opérateurs expriment fréquemment leur inquiétude. J'appelle donc le Gouvernement à réfléchir et, pourquoi pas, à revoir cette trajectoire de baisse des effectifs au cours des prochaines années.

J'aimerais, enfin, sonner l'alerte sur quelques thèmes en particulier. Le premier est la rénovation énergétique et les moyens qui lui sont affectés. Je l'ai dit, la nouvelle prime sur la rénovation énergétique est une bonne mesure, mais elle sera appliquée dans un contexte très contraint. Arrivera-t-on à atteindre l'objectif de 500 000 à 600 000 rénovations énergétiques performantes par an?

M. Bertrand Pancher. Pas sûr !

M. Matthieu Orphelin. C'est une vraie question. En cas de succès du dispositif, peut-être faudra-t-il réabonder les crédits de l'Agence nationale de l'habitat – l'ANAH –, en augmentation de 450 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2020. En tout état de cause, nous devons suivre de très près la mise en œuvre du dispositif, avec si possible des états d'avancement trimestriels.

Pour mettre fin à la location de passoires énergétiques, l'extension de la nouvelle prime aux propriétaires bailleurs dès 2020 aurait été utile, mais j'ai bien noté l'engagement du Gouvernement de l'envisager pour 2021. Davantage de mesures sont cependant nécessaires pour avancer sur ce sujet.

En ce qui concerne les changements de véhicules, la prime fonctionne bien, comme l'a souligné un rapport rendu public la semaine dernière. Je renouvelle la proposition, déjà émise l'année dernière, de l'étendre aux ménages décidés à ne pas racheter de véhicules automobiles. Ce serait un bon moyen de faire progresser la prime à la conversion.

Le plan hydrogène, enfin, a fait l'objet de nombreuses interventions de tous les groupes politiques en commission. Nous voulons être sûrs qu'il sera bien financé à hauteur de 100 millions d'euros par an, grâce à des crédits affectés à l'ADEME et mais aussi grâce au grand plan d'investissement 2018-2022. Il est important, selon moi, que cet engagement fort du Gouvernement, pris en mai 2018, soit tenu, et que le plan hydrogène soit à la hauteur des enjeux. Nous y reviendrons dans la discussion.

Pour concrétiser pleinement le virage écologique, il faudra à l'avenir plus de moyens humains, plus d'investissements et plus d'accompagnement des acteurs. On ne doit pas en avoir peur, ni considérer ces différents sujets à travers une vision budgétaire trop court-termiste. Investir dans l'écologie est un investissement rentable. C'est le seul qui rendra l'avenir désirable. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LT et UDI-Agir. – M. Jean-François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, applaudit également.*)

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

Mme Mathilde Panot. Madame la secrétaire d'État, comme je l'ai dit en commission, votre budget est une insulte à notre avenir, et je suis convaincue qu'en votre for intérieur, vous savez qu'il n'est pas à la hauteur de l'urgence écologique.

Près de 5 000 postes seront supprimés dans votre ministère d'ici à 2022. Votre gouvernement a le sens des priorités! Le champion de la planète sabre dans les effectifs du ministère avec un enthousiasme qui fait peine à voir.

Le sentiment d'urgence partagé par tant de Français et dont témoigne l'ampleur du mouvement des jeunes pour le climat, vous ne le partagez assurément pas. Et je veux aujourd'hui vous dire pourquoi, madame la secrétaire d'État.

Vous éprouvez bien un sentiment d'urgence, ou plutôt de panique, mais il ne vient pas de la rapidité avec laquelle fondent sur nous le changement climatique et l'extinction de masse des espèces. Ce sentiment de panique vous vient, au contraire, des changements de plus en plus inéluctables qu'il nous faut accomplir pour affronter le défi écologique.

Vous avez peur de changer le régime de propriété alors qu'aucun quitus ne devrait être donné à quiconque de détruire nos conditions d'existence.

Vous avez peur de mettre des limites à la liberté d'entreprendre, que vous adorez tant lorsqu'elle sert les plus gros actionnaires.

Vous avez peur de redonner à la puissance publique une centralité nécessaire, avec un plan d'investissement massif dans les énergies renouvelables et la recherche.

Vous avez peur de penser au long terme et de produire un plan pour 100 % d'énergies renouvelables, un plan de réduction de la consommation d'énergie et d'isolation massive des logements.

Vous avez peur du monde qui vient.

Votre nouveau monde, argument de vente au service de la boutique macroniste, n'existe que dans les esprits étriés d'une petite bourgeoisie apeurée, braquée sur elle-même et qui préfère fermer les yeux sur vos atteintes aux libertés publiques plutôt que d'accepter la nécessité de transformation profonde de nos sociétés.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Quelle insoumission !

Mme Mathilde Panot. Les affaires ne se feront pourtant plus jamais comme avant : voilà l'enseignement premier pour quiconque commence à s'intéresser à la crise écologique. Les responsables sont connus,...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Les riches bien sûr !

Mme Mathilde Panot. ...et vous continuez à les soutenir sans honte : les empoisonneurs de Bayer-Monsanto peuvent dormir tranquille avec vous, les destructeurs de Total peuvent sévir en paix, avec votre bénédiction et même vos subventions aux énergies fossiles, les bétonneurs de Vinci, Bouygues et Eiffage peuvent continuer à détruire de plus en plus de terres arables, en exploitant sans vergogne des travailleurs détachés. Tous ces intérêts que vous soutenez nous volent notre avenir.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Salauds de riches !

Mme Mathilde Panot. Ne croyez pas que le groupe La France insoumise vous laissera continuer ainsi. Nous n'avons pas peur.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Ça, c'est du Greta !

Mme Mathilde Panot. Nous voyons ce qui se passe en Algérie, au Chili, au Liban, en Équateur et dans tant d'autres pays du monde : les peuples sont décidés à se lever contre les oligarchies qui les écrasent !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial, Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis et M. Bertrand Pancher. Comme au Venezuela !

Mme Mathilde Panot. C'est l'une de nos plus belles raisons d'espérer. Un pouvoir populaire, fondé sur les intérêts de la majorité sociale d'un pays, sera un pouvoir écologique. Nous sommes le mouvement de cet espoir, la possibilité pour le peuple tout entier de se saisir de la question écologique.

Il faut, enfin, organiser la planification écologique. Votre politique n'est clairement pas à la hauteur des enjeux. Vous continuez à penser l'environnement comme un compartiment des politiques publiques, alors que l'écologie populaire telle que nous la concevons redéfinit l'intégralité non seulement des politiques publiques mais également des relations de production et de consommation dans la société. Organiser l'ensemble de l'agriculture pour la transition vers l'agriculture

paysanne et écologique, généraliser les circuits courts et cesser la folie du libre-échange qui ne cesse de produire des émissions de gaz à effet de serre : telles sont les lignes directrices qui devraient animer une action politique véritablement écologiste.

Mais nous savons ce qui vous anime au contraire : il s'agit de l'amour des riches, de la distribution générale et continue de nos biens communs à de petits groupes d'intérêts privés. Voilà le cœur de votre action. Et laissez-moi vous dire qu'un tel principe général d'action est évidemment incompatible avec l'écologie, car il n'est pas possible à la fois de vénérer la concentration des richesses et de répondre à l'urgence écologique. J'espère que vous vivez assez mal cette contradiction patente et navrante, tant elle saute aux yeux.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Hulot l'a vécue ! Il a mis du temps à s'en rendre compte !

Mme Mathilde Panot. Votre gouvernement ne se donne pas les moyens d'une politique écologiste, parce qu'il refuse de construire la puissance publique sur le fait que tout le monde paie l'impôt, y compris ceux qui nous volent 100 milliards d'euros par an et se croient ensuite le droit de donner des leçons à la terre entière ! La solidarité fiscale, c'est la solidarité pour l'écologie. En refusant d'aller chercher l'argent de la fraude, de taxer les riches comme ils devraient l'être et de rétablir la solidarité nationale, vous et votre gouvernement contribuez à détruire l'espèce et le vivant.

Nous voterons contre ce budget car, comme le chante Keny Arkana,

« Peu lui importe les autres, l'époque, le monde peut crever autour d'elle

Madame la Marquise

Le château brûle, je sais c'est fou

Pour une fois, je vous en prie, réveillez-vous !

Les flammes ont déjà attaqué les foules

Regardez autour ! Madame la Marquise

Le château brûle, l'air est rempli de soufre

Reste-t-il encore des issues de secours ?

Réagissez avant que tout s'écroule

Le temps est compté, Madame la Marquise »

Alors vous et votre gouvernement agissez, madame la secrétaire d'État ! (*M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, applaudit.*)

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'est ce qu'on appelle un succès d'estime ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville.

M. Gabriel Serville. Les choses avaient pourtant bien commencé puisque, lors de la présentation du projet de loi de finances, le ministre de l'action et des comptes publics se vantait de la très forte augmentation du budget de l'écologie, avec plus de 800 millions d'euros de crédits supplémentaires en 2020. « C'est l'écologie qui a le plus de priorité budgétaire ! » disait-il. « La transition énergétique est une exigence absolue. Nous ferons mieux et nous ferons plus ! » renchérrissait même son collègue du ministère de l'économie. De là à croire que l'exécutif avait intégré l'impératif de protéger le

vivant et le climat, il n'y avait qu'un pas, que, cependant, nous n'avons pas franchi pas tant la réalité de ce budget est finalement éloignée des annonces que je viens de rappeler.

Reconnaissez, madame la secrétaire d'État, que les 1 073 suppressions de postes au sein de votre ministère auraient dû alerter la représentation nationale sur la duplicité gouvernementale. On nous avait promis la République en marche, et nous n'avons finalement que la République des slogans. Et ce n'est pas en saupoudrant ce budget de quelques mesures écologiques sans aucune remise en cause des modes de vies, des modes de consommation et des modes de gouvernance que votre ministère réussira à ralentir la course folle dans laquelle nous sommes collectivement engagés. Madame la secrétaire d'État, l'écologie ne peut plus se contenter de déclarations d'intention ! Votre ministère doit être à la hauteur du costume de leader que le Président arbore fièrement, posant en donneur de leçons à la face du monde.

Aussi, l'exercice budgétaire aurait dû être la traduction concrète de la priorité donnée à l'exigence écologique. Hélas, c'est loin d'être le cas. Il semble encore utile de rappeler que, en 2016, l'Agence nationale de santé publique a estimé à 48 000 le nombre de décès prématurés liés à la pollution atmosphérique en France. Partant de ce constat, on ne peut que condamner l'indigence du budget consacré à l'énergie qui nous est proposé cet après-midi. Les quelques hausses de crédits sont seulement faciales en ce qu'elles résultent de transferts de crédits provenant d'autres programmes.

Habitué à ce tour de passe-passe budgétaire, le groupe GD le dénonce sans aucune réserve. Car, si l'on en déduit les nouvelles actions, on se retrouve en réalité avec 825 millions d'euros en autorisations d'engagement et 795 millions en crédits de paiement pour le programme « Énergie, climat et après-mine », soit une baisse de 20 % par rapport au budget de 2019.

On ne remarque rien de saillant non plus concernant la lutte contre la pollution de l'air, en dépit des chiffres catastrophiques de l'Agence nationale de santé publique et alors que nous dépassons allègrement les valeurs limites en particules fines et en dioxyde d'azote. Outre les 48 000 décès prématurés que j'ai rappelés, la condamnation de la France, le 24 octobre dernier, par la Cour de justice de l'Union européenne pour avoir dépassé de « manière systématique et persistante depuis le 1^{er} janvier 2010 la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote » – communiqué de presse de la Cour –, aurait pourtant dû interpeller lourdement le Gouvernement. Mais là encore, on croit entendre : « Circulez, il n'y a rien à voir. »

Non seulement vos mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre seront inopérantes car dérisoires, mais aucun investissement structurel n'est mené alors que les experts de l'Institut de l'économie pour le climat évaluent entre 45 milliards et 75 milliards d'euros par an les besoins annuels en investissements nécessaires à l'atteinte des objectifs climatiques fixés par notre pays. Déjà, l'année dernière, ce même institut démontrait qu'il manquait en la matière 20 milliards d'euros au budget de l'État. Pendant ce temps, l'Allemagne, qui sert pourtant de modèle à la France, vient d'annoncer qu'elle profiterait, elle, des taux bas pour mener une grande politique d'investissement, à hauteur de 100 milliards d'euros.

En outre, la prime de conversion, qui a pourtant fait ses preuves, subit une baisse sacrificielle supérieure à 30 %, tandis que la transformation du crédit d'impôt pour la transi-

tion énergétique a tout l'air d'une catastrophe annoncée ! Seuls 800 millions d'euros seront ainsi mobilisés en 2020 pour la rénovation des logements, contre 900 millions d'euros l'an passé et 1,6 milliard d'euros en 2017. Recentrer le dispositif sur les ménages modestes, voire très modestes, afin de leur permettre de réaliser des travaux d'amélioration de leur logement est un non-sens économique, puisque les restes à charge seront bien trop élevés pour que ces ménages y aient recours. Dès lors, il y a de fortes probabilités que vous ne dépensiez même pas les 800 millions d'euros que vous avez budgétés.

Côté fiscalité écologique, cette fois, rien de nouveau sous le soleil. Il aurait pourtant été opportun d'engager une réflexion sur l'affectation des recettes de la mise aux enchères des quotas carbone, car cela aurait l'avantage d'apporter des crédits nouveaux de façon quasiment indolore pour les Français.

Madame la secrétaire d'État, notre groupe regrette que, au-delà des apparences, votre ministère n'ait manifestement pas entendu le nouveau cri d'alarme lancé par le GIEC dans son dernier rapport sur le changement climatique, les océans et la cryosphère. Dans ce contexte, comment justifier que l'État continue de dépenser 25 milliards d'euros par an sur des investissements nocifs pour l'environnement ? Nous attendions de ce budget qu'il établisse une feuille de route ambitieuse, volontaire et claire ; nous espérons qu'il décline également des politiques innovantes au service des territoires et des populations, un budget qui porterait une attention particulière aux outre-mer, premières victimes du changement climatique alors qu'elles abritent 80 % de la biodiversité nationale dont la moitié rien qu'en Guyane où, hélas, les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » sont en baisse de 4,5 % en crédits de paiement et de 3 % en autorisations d'engagement. En résumé, nous attendions beaucoup, et nous nous retrouvons avec rien ou presque. Dans ces conditions, vous comprendrez, madame la secrétaire d'État, que les députés du groupe GDR ne pourront pas vous soutenir et voteront contre les crédits de cette mission. (*M. Hubert Wulfranc et M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Anthony Cellier.

M. Anthony Cellier. Par la loi énergie climat, notre majorité a choisi de déclarer l'urgence écologique et climatique, une urgence à laquelle il nous faut répondre loin des postures et des propositions irréalistes. Face à cette urgence, l'heure n'est plus aux constats : il faut agir avec des mesures concrètes à l'international, au sein de l'Union européenne ou sur notre sol. Et c'est, par exemple, ce que nous faisons en fermant d'ici à deux ans nos quatre dernières centrales à charbon tout en accompagnant, avec ce budget, les territoires au travers d'un fonds – ce qu'a bien noté et vivement encouragé Julien Aubert –, et en mettant fin à l'exploration et à l'exploitation des hydrocarbures. Face à cette urgence, l'heure n'est plus aux incantations : il faut sensibiliser, inciter, faciliter, accompagner nos concitoyens et, s'il le faut, parfois obliger ou interdire.

S'agissant des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour l'année 2020, ils s'élèvent à 13,2 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 13,3 milliards d'euros en crédits de paiement, soit respectivement plus 7,5 % et plus 9,1 % par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale 2019. Les crédits du budget du ministère de la transition écologique et solidaire augmentent de 830 millions d'euros. On a cependant constaté une tendance à la baisse des effectifs du ministère. Madame la

secrétaire d'État, je souhaiterais que vous nous apportiez des précisions sur ce point. Il est évidemment important que le ministère et ses opérateurs aient les ressources humaines nécessaires pour avancer dans la transition écologique et énergétique.

La mission s'articule cette année autour de trois principaux axes d'action : l'accompagnement des citoyens dans la transition énergétique au quotidien ; l'investissement massif pour améliorer les transports du quotidien ; la défense du vivant et de la biodiversité.

Répondre à l'urgence climatique, c'est s'attaquer aux secteurs les plus émissifs de gaz à effet de serre, à savoir le transport et le bâtiment, qui sont au cœur du quotidien des Français. Après le triptyque « information, obligation de rénovation et sanction » de la loi énergie climat, ce projet de loi de finances consacre la transformation du CITE en prime unifiée avec le programme « Habiter mieux » de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, destiné aux ménages les plus modestes, et ce dès 2020. Je voudrais rassurer Julien Aubert : il n'est pas très compliqué de bénéficier du dispositif. Pas besoin de savoir jouer au Rubik's Cube, il faut juste savoir lire un tableau à double entrée revenus/-types de travaux.

Nous avons aussi décidé, en première partie, que les ménages les plus aisés ne seront pas totalement exclus du dispositif, mais plutôt accompagnés dans les gestes les plus efficaces. Ce budget continue aussi à accompagner nos concitoyens les plus modestes à travers le chèque énergie, qui devrait bénéficier à près de 5,7 millions de foyers en 2020.

En ce qui concerne la mobilité du quotidien, nous renforçons, dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités, les aides à l'achat de véhicules plus propres avec une enveloppe en hausse de 50 % par rapport à la LFI 2019 pour le bonus automobile qui, couplé à une prime à la conversion, cible davantage les véhicules les plus propres et les ménages les plus modestes. Ce projet de loi de finances permet également l'augmentation des dépenses opérationnelles de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, qui passent de 2,2 milliards à 3 milliards d'euros pour une mobilité du quotidien plus propre et pour tous.

Enfin, l'urgence n'est pas seulement climatique, elle est également écologique. Il est donc nécessaire de faire des efforts particuliers pour la préservation de la biodiversité. Je souligne ainsi la création de l'Office français de biodiversité, doté de 41 millions d'euros de crédits pour accomplir ses missions.

Ce budget s'inscrit donc dans la continuité de la politique décidée depuis plus de deux ans et concrétise certains engagements pris au sein de la loi énergie climat et de la loi d'orientation des mobilités. Nous avançons également sur la notion de budget vert qui permettra de mesurer l'impact du budget sur l'environnement.

La réponse à l'urgence écologique et climatique n'est pas seulement budgétaire : elle doit être aussi solidaire, et c'est ce qui doit nous guider dans nos choix et dans nos votes.

La réponse à l'urgence écologique et climatique ne doit pas être vue comme une contrainte, mais plutôt comme une opportunité pour notre pays de faire société, de repenser

notre rapport à la mobilité, à la production ou à la consommation d'énergie, et une chance pour nos entreprises de se positionner sur des marchés innovants et créateurs d'emplois.

Ce n'est qu'ainsi, en agissant tous et à tous les niveaux, que nous apporterons une réponse concrète au défi immense qui s'offre à nous. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Dans le cadre de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » de la seconde partie du projet de loi finances pour 2020, nous sommes appelés à examiner les moyens budgétaires consacrés aux financements des aides aux collectivités pour l'électrification rurale et, plus globalement, à la transition énergétique.

Même si le financement des aides aux collectivités pour l'électrification appelle peu de remarques, je tiens à rappeler trois préoccupations auxquelles mes collègues du groupe Les Républicains et moi-même sommes attachés : la sécurité de l'approvisionnement, l'égalité de traitement des territoires et des consommateurs, et la capacité à intervenir rapidement après des catastrophes naturelles. Dès lors, nous regrettons la stabilité de ce budget – qui s'élève à 377 millions d'euros – et donc l'absence de moyens supplémentaires qui permettraient de renforcer la capacité des réseaux électriques à mieux supporter les aléas, notamment climatiques.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Elle a raison !

Mme Valérie Beauvais. Nous regrettons également l'absence d'une action permettant de constituer un fonds spécial pour répondre aux besoins de sécurisation et de réparation à la suite d'une catastrophe naturelle.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Très bien !

Mme Valérie Beauvais. S'agissant des crédits affectés à la transition énergétique, le groupe Les Républicains tient à souligner que la fiscalité écologique supportée par les Français – qui inclut la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, la TICPE, la contribution au service public de l'électricité ou les taxes locales sur l'électricité – représente, pour le budget de l'État, environ 50 milliards d'euros de recettes. Un tel montant devrait permettre l'application de mesures efficaces, en adéquation avec les attentes et les besoins de nos concitoyens, pour assurer une transition énergétique juste. Or tel n'est pas le cas, puisqu'une partie seulement de cette somme est affectée, le reste servant à financer le déficit de l'État.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Parfaitement !

Mme Valérie Beauvais. Comme nos concitoyens, nous déplorons de ne pas pouvoir quantifier exactement les prélèvements réalisés au titre de la fiscalité écologique,...

M. Fabrice Brun. C'est le moins qu'on puisse dire !

Mme Valérie Beauvais. ...ce qui renforce les inégalités territoriales et les injustices sociales.

Nous regrettons donc le manque de transparence dans le fléchage des moyens alloués aux actions finançant la transition écologique pour notre quotidien. Pour illustrer mon propos, je m'appuierai sur l'exemple de la fiscalité des carburants : la majorité ne cesse d'augmenter les taxes sur les

carburants à la pompe. Pendant le quinquennat d'Emmanuel Macron, le diesel aura ainsi augmenté de 31 centimes, et l'essence de 15,5 centimes.

M. Fabrice Brun. En faisant payer de la TVA sur la TICPE ! C'est scandaleux : on taxe la taxe !

Mme Valérie Beauvais. Ces 14 milliards d'euros supplémentaires, pris aux Français, pourraient paraître justifiés si de véritables alternatives à l'utilisation de la voiture étaient envisagées. Sur ce point, ne considérez pas, s'il vous plaît, que le bonus écologique constitue une réponse aux attentes de nos concitoyens les plus modestes, alors même que le reste à charge pour un Français souhaitant s'équiper d'un véhicule non polluant peut dépasser 15 000 euros, comme Julien Aubert l'a déjà souligné.

Afin de répondre à l'enjeu de la transition énergétique tel qu'il s'applique aux déplacements des Français, les élus du groupe Les Républicains vous proposent, entre autres mesures, de soutenir la production, dans nos territoires, des énergies renouvelables qui participent à l'autonomie énergétique de la France – telles que les carburants alternatifs, l'éthanol E85, le biogaz et l'hydrogène, dont nous espérons beaucoup en 2020. Ces carburants sont à la fois moins polluants et moins onéreux : ils cochent toutes les cases de la transition énergétique, sauf celle de votre volonté politique.

C'est ainsi que vous avez refusé d'utiliser la cagnotte de 6 milliards d'euros issue de l'augmentation de la TICPE entre 2017 et 2019 pour financer la mobilité durable dans les territoires ruraux, comme le groupe Les Républicains vous l'avait proposé.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Exactement !

Mme Valérie Beauvais. De la même manière, moins de 20 % de la taxe carbone finance la transition énergétique : vous utilisez la lutte contre le réchauffement climatique comme argument justifiant l'augmentation des taxes, ce que les Françaises et les Français ont bien compris.

Concernant l'action « Gestion des milieux et biodiversité », même si les crédits de paiements ouverts sont en hausse, le nouvel Office français de la biodiversité se caractérisera, dans les faits, par un décalage entre le financement de 41 millions d'euros prévu par l'État pour 2020 et la contribution des agences de l'eau, qui s'établira entre 316 et 343 millions d'euros. Cela met en évidence le réel désengagement de l'État au détriment des territoires.

En outre, la création de ce nouvel établissement empiètera sur les missions et prérogatives des fédérations départementales et créera de nouvelles contraintes, dont résultera une complexification des procédures. Je vous rappelle, madame la secrétaire d'État, que les actions de protection de la biodiversité, financées par les fédérations départementales par le biais du versement de 5 euros par permis de chasse validé, devront être certifiées par l'OFB, en contradiction du principe selon lequel « qui paye décide ». Il sera difficile d'expliquer aux départements qu'une partie significative du budget de leurs fédérations se trouvera sous tutelle d'une structure nationale.

Au-delà, la création de l'OFB s'assortit également de tensions sociales. L'établissement héritera d'un financement incomplet, qui ne semble donc pas sereinement assuré, comme le souligne David Lorion dans son avis budgétaire. Des difficultés plus importantes encore se rattachent à la représentativité au sein du futur Conseil d'administration :

des secteurs entiers en seront exclus, fragilisant ainsi les comités de bassins, qui seront pourtant les principaux financeurs.

Pour toutes ces raisons, le groupe Les Républicains votera contre l'adoption du budget de la présente mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. La transition énergétique et écologique est sans conteste l'un des plus grands défis de notre siècle : elle remet en cause notre façon de consommer, de produire, de nous déplacer et de nous loger. Ce défi est prégnant, car nous assistons à la lente érosion de notre biodiversité et à l'extinction rapide d'espèces animales et végétales. La prise de conscience de l'urgence écologique et climatique n'a, en conséquence, jamais été aussi largement répandue. Elle progresse auprès des élus, des décideurs, mais surtout de la population. Les mouvements pour la protection du climat ont d'ailleurs pris une ampleur inédite.

C'est pourquoi nos actions et nos moyens doivent les accompagner. Le budget dont nous discutons aujourd'hui doit traduire concrètement la priorité donnée à l'exigence écologique afin que la France se dote d'une fiscalité en accord avec ses prétentions. Tel est bien le cas du budget que vous nous présentez, madame la secrétaire d'État, dont je salue la hausse de 832 millions d'euros.

Je constate avec satisfaction, au nom du groupe Mouvement démocrate et apparentés, les nombreux articles du projet de loi de finances qui entendent définir une nouvelle stratégie française en matière énergétique. Permettez-moi également de noter la montée en puissance du Fonds chaleur, pour lequel mon groupe s'est fortement mobilisé au cours des deux dernières années. Son augmentation permettra d'encourager le développement des réseaux de chaleur, qui auront une meilleure efficacité énergétique et pourront ainsi verdir à grande échelle le chauffage de nombreux logements.

La politique de l'énergie, en effet, est naturellement une politique en faveur de la transition énergétique. Nous devons nous montrer particulièrement vigilants quant au développement des nouvelles énergies. Je pense notamment à l'hydrogène, qui peut constituer l'une des solutions pour l'électrification des transports, ou encore au biogaz, qui présente de nombreux avantages, tels que la valorisation de nos déchets et une forte réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

Nous avons envoyé des signaux positifs, dans le cadre du projet de loi relatif à l'énergie et au climat, pour la diversification de notre mix énergétique, mais nous devons aller encore plus loin. Cette exigence s'appliquera également au développement de l'économie circulaire dont nous discuterons en fin d'année lors de l'examen du projet de loi.

Les projets de loi de finances examinés jusqu'à présent n'ont traité qu'à la marge de la préservation de nos ressources et de la transformation de nos modes de production. Le renforcement des soutiens accordés par l'ADEME aux projets des collectivités pour valoriser leurs déchets, prévu dans votre projet de budget, va donc évidemment dans le bon sens. Nous vous soutiendrons, madame la secrétaire d'État, dans vos prochaines initiatives sur cette question lors de l'examen des projets de lois de finances à venir.

Sur un tout autre sujet, je souhaiterais attirer votre attention sur le fait que le chèque énergie n'est utilisé que par 78 % de ses bénéficiaires : environ 20 % d'entre eux n'y ont pas recours. Ce phénomène s'explique en partie par le fait que le dispositif est ouvert aux gestionnaires des résidences autonomie – ex-logements foyers – conventionnés APL, mais pas aux EHPAD, dont les pensionnaires ne peuvent donc pas utiliser leur chèque énergie. Cette contrainte est incompréhensible, ce dispositif reposant d'abord sur une dimension sociale.

En partant de l'hypothèse selon laquelle 10 % des résidents ont effectivement reçu un chèque à leur nom, 30 000 chèques énergie ne peuvent ainsi pas être utilisés par les résidents des EHPAD.

Mme Marie-Noëlle Battistel, *rapporteuse pour avis*. Eh oui !

Mme Aude Luquet. Nous proposons donc de lever l'obligation de conventionnement APL. Il n'y aurait là aucune rupture d'égalité avec les autres bailleurs, car les EHPAD, par nature médicalisés, sont de ce fait totalement distincts des autres bailleurs.

M. Philippe Michel-Kleisbauer. Bravo !

Mme Aude Luquet. Enfin, je souhaiterais évoquer un sujet majeur et pourtant souvent ignoré, à savoir l'indépendance énergétique dans les territoires ultramarins. Ces derniers bénéficient de ressources considérables en matière d'énergies renouvelables et possèdent un fort potentiel pour faire émerger de nouvelles filières d'industrialisation verte et pour créer des emplois locaux. Nous aspirons, pour ces territoires, au soutien de stratégies de développement durable et défendons à ce titre un amendement proposant de proroger la prise en charge des frais de démolition dans les zones fortement exposées aux risques.

Le budget que vous présentez, madame la secrétaire d'État, constitue une évolution positive, mais il nous faudra encore renforcer notre action en faveur de l'instauration d'une fiscalité réellement verte et plus incitative que coercitive, afin qu'elle soit acceptée par tous.

M. Philippe Michel-Kleisbauer. Très bien !

Mme Aude Luquet. Pour toutes ces raisons, le groupe MODEM et apparentés votera en faveur des crédits « Énergie » de la Mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM.*)

M. Philippe Michel-Kleisbauer. Excellente intervention, qui contient des propositions concrètes !

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. En juillet dernier, nous avons unanimement fait de l'urgence écologique et climatique le pivot de la politique énergétique de la France, en l'inscrivant à l'article 2 du projet de loi relatif à l'énergie et au climat. Ce n'était pas une simple déclaration d'intention, puisque les lois de programmation pluriannuelle de l'énergie devront désormais fixer des objectifs et déterminer des actions visant à répondre à cette urgence.

Toutefois, rien, dans les crédits budgétaires de la mission, ne transcrit cette orientation dans les faits, alors même que l'engagement de l'État en matière énergétique compte pour beaucoup dans la transition environnementale. Bien sûr, le

discours que vous avez tenu est volontariste et réconforte – pour ne pas dire qu'il réchauffe – les citoyens inquiets. Dans les faits, pourtant, votre enthousiasme se révèle un peu moins concret.

Comment pouvez-vous justifier les 1 991 suppressions de postes prévues en 2020 au ministère de la transition écologique et solidaire ? Ce chiffre, qui atteindra près de 5 000 suppressions à l'horizon 2022, fera de cette administration la deuxième plus touchée par les baisses d'effectifs. Une telle diminution des moyens humains ne nous paraît pas cohérente, car ils sont nécessaires à l'accompagnement de la transition écologique.

La même remarque vaut pour la diminution des moyens dévolus au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique », que j'ai présentée dans mon avis budgétaire.

Nous ne contestons pas les raisons de la diminution du programme 765, mais pourquoi ne pas profiter de cette opportunité pour mobiliser, à budget constant, les 942 millions d'euros correspondants, par exemple en faveur du soutien aux énergies renouvelables ? Le Gouvernement déclare vouloir être en pointe sur les questions environnementales, alors qu'il décide en même temps de réaliser d'importantes économies sur l'écologie. C'est pourquoi nous voterons contre les crédits affectés à cette mission.

La transition énergétique du parc de logements, qui représente, pour les seules passoires thermiques, plus de 7 millions de rénovations à réaliser, n'est pas envisageable avec un crédit d'impôt pour la transition énergétique, qui sera bientôt transformé en prime, dont les moyens stagnent. Le groupe Socialistes a mené une large réflexion sur cette question centrale – le logement représente en effet 25 % de la consommation énergétique nationale, et les dépenses d'énergie du logement pèsent toujours plus lourd dans le budget des ménages.

Nous présenterons ainsi, le 5 décembre prochain, une proposition de loi à la hauteur de l'urgence écologique et de la crise climatique. Elle prévoira un plan de 300 milliards d'euros sur trente ans, devant permettre la suppression des passoires thermiques et l'atteinte de l'objectif d'un parc de logements neutre en carbone d'ici à 2050. Si nous voulons être crédibles, nous devons nous en donner les moyens. En fonctionnant selon le principe d'une avance remboursable pouvant couvrir 100 % du montant des travaux, cette prime pour le climat supprimerait le problème du reste à charge pour les ménages, qui constitue le principal frein à l'efficacité des mesures actuelles.

Cette prime, universelle et dont le remboursement, moyennant une fraction pour subvention définitivement acquise, pourrait intervenir lors de la mutation du bien, serait financée à la fois par le recyclage de mesures budgétaires et fiscales existantes et par la mobilisation d'instruments financiers inspirés de ceux dont dispose la Caisse d'amortissement de la dette sociale. Seule une telle ambition est susceptible de répondre à l'urgence écologique et à la crise climatique.

Le programme 174 s'intitule « Énergie, climat et après-mines ». Or le budget affecté aux prestations sociales des ayants droit du régime minier baisse. Pourtant, même si le nombre de bénéficiaires décroît, les dépenses augmentent, en raison de prises en charge de plus en plus lourdes. Le budget prévu pour 2020 sera-t-il suffisant, madame la secrétaire d'État ?

Je conclurai en évoquant le projet Montagne d'or mené en Guyane. Alors que le point relatif à ce projet a été retiré de l'ordre du jour de la commission départementale des mines de Guyane, la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DEAL – a émis un avis favorable à la reconduction des concessions « Bœuf-Mort » et « Élysée », qui se trouvent au cœur du projet minier. Cet avis serait essentiellement basé sur une stricte lecture de la loi, qui prévoit la possibilité d'une reconduction de droit. Il va sans dire, toutefois, que le résultat de cette instruction apparaît orthogonal au discours du Gouvernement sur la question.

Si la décision de prolongation des concessions n'entraîne pas, à elle seule, l'autorisation de travaux et d'exploitation, on ne saurait imaginer que l'État puisse renouveler ces concessions, potentiellement pour vingt-cinq ans, laissant toute possibilité à un futur gouvernement moins attaché aux questions environnementales d'attribuer de telles autorisations. On ne peut pas non plus renvoyer cette question à une réforme du code minier, attendue depuis des décennies, mais qui n'a encore jamais vu le jour.

Madame la secrétaire d'État, si le Gouvernement considère, comme il le dit, que le projet industriel d'extraction Montagne d'or en Guyane est incompatible avec les exigences de protection de l'environnement de notre pays, il faut y mettre fin une bonne fois pour toutes. Quel est votre engagement aujourd'hui concernant la fin de la concession dont bénéficie la Compagnie minière Montagne d'or ?

Pour toutes les raisons que je viens d'énoncer, le groupe Socialistes et apparenté votera contre ce budget « Énergie ».

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie.

Mme Sophie Auconie. Quatre et demi pour cent : c'est le taux de gaz à effet de serre que notre pays émet en trop pour tenir les engagements qu'il a pris au titre de l'accord de Paris. Deux virgule sept : c'est le nombre de planètes qui seraient nécessaires si l'ensemble de l'humanité vivait comme nous, Français. Deux degrés : c'est la limite de réchauffement climatique que nous nous sommes fixée pour la fin de ce siècle, et qui impliquerait de diviser par trois les émissions mondiales de CO₂ d'ici à 2050 – ce qui nous ferait revenir un siècle en arrière, alors que le PIB a été multiplié par dix et la population mondiale par quatre. Quatre millions : c'est le nombre de ménages français touchés par la précarité énergétique, c'est-à-dire n'arrivant pas à satisfaire leurs besoins élémentaires en énergie à cause de leurs ressources ou de leurs conditions d'habitat. Cinquante milliards d'euros : c'est ce que dépense la France chaque année pour importer du pétrole et du gaz, et c'est autant d'argent que l'on pourrait réallouer à l'intérêt collectif. Ces quelques chiffres représentent le constat implacable de l'efficacité relative de nos politiques publiques en matière environnementale depuis plusieurs décennies.

Il y a pourtant un paradoxe dans notre pays : malgré la prise de conscience collective de la nécessité de préserver notre planète, la transition énergétique menace d'être un facteur de fracture sociale et territoriale, par crainte de la hausse des prix des énergies, mais aussi faute de percevoir un grand projet de société. Dans certains de nos territoires, en effet, la transition énergétique est seulement perceptible par les champs d'éoliennes et/ou par l'augmentation des taxes environnementales, sans que les bénéfices de cette transition soient directement palpables.

Dans un premier temps, je tiens à saluer le travail effectué, dans le cadre de cette mission, avec de nouveaux dispositifs mis en place au titre du programme « Énergie, climat et après-mines », tels que la transformation du CITE en prime d'aide, le chèque énergie ou l'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants : ce sont là des solutions concrètes apportées aux citoyens pour leur permettre d'enclencher leur propre transition énergétique. Plus que jamais, nous devons concilier efforts environnementaux et équilibre social afin de ne plus opposer fin du mois et fin du monde.

À ce titre, si je salue la décision du Gouvernement relative au CITE pour les neuvième et dixième déciles – thème que je ne développerai pas, car il en a déjà été question –, je m'étonne que son montant soit en baisse entre 2019 et 2020. Si le ciblage des aides aux catégories les plus modestes est un choix politique, la transition énergétique ne doit en aucun cas servir de source d'économies. Pourquoi ne pas avoir conservé le budget de 2019, tout en le répartissant entre les ménages aux revenus les plus modestes ?

D'autre part, je souhaite appeler votre attention sur le budget de l'ADEME, en baisse pour la deuxième année consécutive alors que cette agence est chargée de mettre en œuvre les objectifs ambitieux du Gouvernement en termes de transition énergétique. Au moment où celle-ci devient une priorité pour la lutte contre le réchauffement climatique, je m'étonne de ce choix, notamment pour ce qui concerne le déploiement de l'hydrogène, énergie d'avenir. À titre d'exemple, alors que le Gouvernement s'est engagé à investir 100 millions d'euros par an pour développer cette énergie – qui peut être, en outre, une filière française majeure, et revêt donc un intérêt économique autant qu'écologique –, le plan n'a été exécuté qu'à hauteur de 70 millions d'euros en 2019, soit bien en deçà de l'objectif fixé. Pour l'année 2020, les informations concernant la mise en place de ce plan ne figurent pas dans les documents budgétaires.

J'aborderai donc tout à l'heure, dans le débat, le manque d'information dont souffrent les parlementaires. Nous sommes en effet dans l'incapacité de savoir combien le Gouvernement investira, par exemple, pour la filière de l'hydrogène en 2020. Il paraît indispensable que le budget de l'ADEME, ou à tout le moins une prévision, soit disponible lors de l'examen du PLF à l'Assemblée nationale. Ce point fera l'objet de l'un de mes amendements et je compte sur mes collègues pour m'aider à le faire adopter – avec, j'y compte bien, un avis favorable du Gouvernement.

Je considère que ce budget va globalement dans le bon sens, mais que nous devons encore amplifier nos efforts. Le récent rapport sur l'état de l'environnement en France doit nous interpeller, car les efforts menés ces dernières années restent insuffisants : sur les neuf critères définis – les « limites planétaires » –, nous sommes dans le rouge. Pour citer Georges Pompidou, « l'intérêt général a cette particularité qu'il ne s'impose pas naturellement ». C'est donc ensemble – et le groupe UDI, Agir et indépendants y sera très sensible – que nous pourrions travailler pour une intelligence écologique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-Agir.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les interventions des porte-parole des groupes.

La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire*. Nous partageons tous le sentiment de l'urgence écologique et climatique, dont nous avons déjà pris acte à l'occasion de la loi relative à l'énergie et au climat. Cette transition est, en fait, une transition globale : transition de nos modes de production, de consommation et de vie, transition agricole et urbaine. Face à cet enjeu, c'est le Gouvernement tout entier qui est mobilisé. Il s'agit, bien sûr, des crédits du ministère de la transition écologique et solidaire, que nous examinons aujourd'hui, mais aussi, au-delà, de la totalité de l'action du Gouvernement – je pense ainsi à l'action du ministre de l'agriculture ou à celle du ministre de l'économie et des finances, par le biais du pacte productif. Tel est, du reste, le sens du travail que nous avons engagé à propos du « *green budgeting* » et qui nous permet d'avoir une vision globale de notre investissement en matière de transition écologique et solidaire.

Si l'on se place dans le cadre de la norme de dépenses pilotables, qui exclut les dépenses relatives aux dettes et aux pensions, et qui mesure donc l'effort budgétaire réel en faveur d'actions concrètes, les moyens financiers du ministère de la transition écologique et solidaire pour l'année 2020 s'élèvent à 32,226 milliards d'euros : ils sont donc bien en augmentation de 832 millions d'euros par rapport à 2019, soit environ 2,6 %, sans effet de périmètre, car cette augmentation est calculée à périmètre retraité en tenant compte des modifications opérées entre les lignes, les programmes et les comptes d'affectation spéciale. Ce budget s'inscrit ainsi dans la priorité donnée par le Président de la République à la transition écologique.

Les effectifs du pôle ministériel, à propos desquels vous m'avez sollicitée, s'élèveront, en 2020, à 27 851 agents, 23 761 chez les opérateurs et 10 544 dans le budget annexe correspondant à l'aviation civile. Les politiques publiques sont donc portées à la fois par des efforts budgétaires très importants et par de nombreux agents. Ces effectifs sont toutefois en diminution de 597 agents pour le pôle ministériel et de 276 pour les opérateurs, soit une diminution de 1,4 %, chiffre bien différent de ceux qui ont été cités dans la discussion et légèrement inférieur à la norme de l'État.

J'évoquerai maintenant nos différentes priorités par domaine, en commençant par l'eau et la biodiversité, qui réunissent 2,572 milliards d'euros de crédits. Les agences de l'eau ont démarré en 2019 leur onzième programme. Leurs priorités portent sur l'adaptation au changement climatique et, à la suite des assises de l'eau, aux grands enjeux du partage de l'eau, de la protection de notre ressource en eau et des économies d'eau.

Nous créons également, au 1^{er} janvier 2020, l'Office français de la biodiversité, par fusion de l'Agence française de la biodiversité et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, pour simplifier notre organisation et nous permettre d'être plus offensifs en matière de préservation de la biodiversité. Ce nouvel établissement public est financé avec une augmentation de 40 millions d'euros au programme 113, comme l'a signalé M. Adrien Morenas, et connaîtra un gel complet de son schéma d'emplois : pas de suppression d'emplois, donc, à l'intérieur de ce nouvel opérateur.

Nous créerons également, en 2020, le onzième parc national, le Parc national des forêts de Champagne et Bourgogne. M. Jean-François Mbaye a rappelé l'enjeu important que représentent les forêts au plan national et international. Grâce à la diversité des outils de classement

et de protection, les aires protégées couvrent aujourd'hui environ 29,5 % des terres et 22 % des eaux françaises. En 2020, nous produirons une stratégie visant à nous permettre de développer nos aires protégées, tant terrestres que maritimes.

Nous développerons aussi le plan biodiversité lancé en juillet 2018 et accueillerons en juin à Marseille le congrès mondial de l'Union internationale pour la conservation de la nature – UICN –, qui traduira, avant la COP 15 – la quinzième conférence des parties à la Convention sur la diversité biologique – qui doit se tenir en Chine, le positionnement moteur de la France à l'international dans ce domaine.

En matière d'énergie et de climat, nous mobilisons plus de 12 milliards d'euros en 2020. Nous poursuivons le soutien aux énergies renouvelables, qui est notre premier poste de dépenses, avec 5,4 milliards d'euros. Avec la programmation pluriannuelle de l'énergie, nous confirmons notre ambition de réduction de la consommation finale d'énergie et le développement des énergies renouvelables, avec des objectifs chiffrés. Depuis 2017, près de 3 000 projets ont été sélectionnés dans le cadre d'appels d'offres pour le solaire, l'éolien terrestre, la biomasse, l'hydroélectricité et le Fonds chaleur. Ces dispositifs d'aides ont permis la progression constante de la part des énergies renouvelables au sein du mix énergétique et ces projets représentent notamment une capacité de 5 gigawatts pour le photovoltaïque et 1 gigawatt pour l'éolien. La part d'énergie renouvelable dans le mix électrique de la France est ainsi passée de 19,6 % à 22,7 % entre 2016 et 2018.

L'ADEME, de son côté, sera dotée de près de 600 millions d'euros de crédits, qui s'inscrivent dans des stratégies développées avec les collectivités. Avec ces moyens, l'agence pourra poursuivre ses appels à projet pour la transition énergétique et développera en particulier le Fonds chaleur et poursuivra les appels à projet dans le domaine de l'hydrogène. Nous pourrions y revenir plus précisément dans la discussion afin d'éclairer la représentation nationale.

Pendant, la transition énergétique consiste aussi à aider nos concitoyens à franchir le pas d'un mode de vie plus écologique et plus économique. Le dispositif du chèque énergie, cité par plusieurs orateurs, fonctionne bien. Bénéficiant à plus de 5,8 millions de ménages, il voit son taux d'utilisation progresser : de 78 % environ en 2018, ce taux devrait dépasser 80 % en 2019.

Quant à la question des EHPAD, elle est importante et nous pourrions la traiter, notamment, en liaison avec le ministère de la santé dans un texte qui pourra être proposé par Agnès Buzyn.

Au début de son mandat, le Président de la République s'était engagé, à retirer de la circulation 500 000 véhicules polluants grâce à la prime à la conversion. Cet objectif est déjà rempli, et même dépassé, avec près de 690 000 dossiers prévus d'ici à la fin 2019. Nous prorogerons néanmoins cette mesure en 2020, où 405 millions d'euros y seront consacrés, à quoi s'ajouteront 395 millions d'euros pour le bonus des véhicules électriques. Notre objectif est désormais de retirer de la circulation 1 million de véhicules polluants au cours du quinquennat.

D'autre part, la discussion parlementaire a permis d'améliorer le CITE en intégrant certains gestes aux déciles 9 et 10 et en ouvrant aux travaux de rénovation globale. Le nouveau dispositif n'est pas plus compliqué : grâce à un

simulateur en ligne, il sera possible, après avoir précisé le type de travaux souhaité et le montant de ses revenus, de connaître immédiatement le montant de l'aide qui pourra être versée – et ce dès la fin des travaux, ce qui marque un progrès considérable par rapport au CITE, versé un an et demi plus tard.

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. C'est un Rubik's Cube numérique !

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État*. L'accompagnement et l'information des ménages seront renforcés par des crédits sous forme de certificats d'économie d'énergie dans le cadre d'une contractualisation entre l'État, les obligés et les collectivités territoriales – régions, communautés de communes, communautés d'agglomération, métropoles. Grâce à ces financements, les ménages pourront plus facilement remplacer leur chaudière par un équipement plus performant, trouver une meilleure information de premier niveau dans les accueils communaux et les maisons France service, et bénéficier d'un accueil spécialisé dans les Espaces info énergie qui auront vocation à être généralisés partout en France.

Je soutiens bien sûr la nécessité de continuer à travailler sur le sujet des copropriétés, pour lesquelles des simplifications et des aides complémentaires seront prévues, et de faire en sorte d'ouvrir le plus rapidement possible, en 2021, ces dispositifs aux propriétaires bailleurs.

La prévention des risques sera dotée de 532 millions d'euros, des crédits en hausse par rapport à 2019. Nous avons vécu l'accident de Lubrizol qui nous rappelle bien sûr que c'est une priorité, et nous sommes d'ailleurs déterminés à faire la lumière sur les conséquences de cet accident, comme d'autres accidents graves – je pense notamment à l'incendie de l'usine d'Achères, en région parisienne.

Une attention particulière est portée aux effectifs dédiés à ces missions. Les effectifs des inspecteurs des installations classées seront maintenus l'année prochaine, tandis que ceux de l'Autorité de sûreté nucléaire seront en hausse en 2020.

La prévention des risques naturels majeurs est de son côté conduite en lien avec les collectivités. Le fonds Barnier, dont les interventions seront possibles à hauteur de 180 millions d'euros en 2020, a été pleinement mobilisé lors des inondations de l'Aude de l'automne dernier. Il est disponible lors d'aléas de grande ampleur.

En 2020, nous poursuivrons également la mise en œuvre de la feuille de route relative à l'économie circulaire. Présenté le 10 juillet 2019 en conseil des ministres, le projet de loi qui en est issu s'articule autour de quatre orientations : stopper le gaspillage, mobiliser les industriels, informer pour mieux consommer et améliorer la collecte des déchets pour lutter contre les dépôts sauvages. Renforcer les soutiens accordés par l'ADEME aux projets de valorisation des déchets par les collectivités et au contrôle des transferts transfrontaliers de déchets sera une priorité budgétaire.

Je veux terminer ce passage en revue par le soutien à la recherche et à l'innovation, axe fondamental qui nous permet d'impulser la transition écologique dans nos filières économiques mais aussi de développer nos filières en transition. Cela renvoie bien sûr à l'économie sociale et solidaire, qui est au cœur de cette transformation. Je conclurai en mentionnant la transition territoriale, avec les contrats de transition écologique qui concernent à présent près de 10 millions de

citoyens et un appui local renforcé pour les territoires en reconversion – je pense aux 40 millions d'euros d'autorisations d'engagement ouverts pour les territoires touchés par la fermeture des centrales à charbon.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les rapporteurs, je me tiens à votre disposition pour des précisions complémentaires au cours de cette discussion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

La parole est à M. Alexis Corbière.

M. Alexis Corbière. Partout dans le monde, comme nous le savons, des épisodes météorologiques extrêmes apparaissent comme les premières conséquences directes du réchauffement climatique en cours. C'est acquis : le globe et son atmosphère deviennent de plus en plus chauds, certaines glaces fondent et rejettent des gaz à effet de serre emprisonnés depuis des milliers d'années. Ainsi s'enclenche un cycle infernal : des émissions engendrent du réchauffement qui engendre lui-même de nouvelles émissions, et ainsi de suite.

La France pourrait être en tête des nations conscientes de cette urgence et jouer un rôle de moteur d'un grand changement civilisationnel. Mais, en réalité, elle est à la traîne. Votre budget, madame la secrétaire d'État, pourrait être comparé à la banquise : il se réduit progressivement. Prenez garde à ce que vos collaborateurs et vous-même ne deveniez des ours blancs perdus sur des morceaux de glace, car vous n'avez évoqué qu'une partie de la réalité.

Le budget de 2020 prévoit la suppression de près de 2 000 postes. Mais vous auriez pu aller plus loin : d'ici à 2022, 4 961 postes seront supprimés, venant s'ajouter aux 13 250 qui l'ont déjà été entre 2013 et 2019. Il manquera 7 millions d'euros au Bureau des recherches géologiques et minières, tandis que 100 postes seront supprimés au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. La part du nucléaire dans la production électrique, avouons-le, ne sera pas ramenée à 50 % d'ici à 2025. Le glyphosate ne sera pas interdit avant plusieurs années. Le kérosène bénéficiera encore d'exonérations fiscales. Et ainsi de suite.

Au nom du groupe La France insoumise, je vous demande donc solennellement – car votre parole devant la représentation nationale vaut engagement du Gouvernement : la France tiendra-t-elle, l'an prochain, ses engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Comment comptez-vous y parvenir en déployant si peu de moyens ? Je dois avoir la franchise de vous dire que, pour notre part, au vu des éléments que je viens de donner, nous n'y croyons absolument pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État*. Le budget que je viens de vous présenter est en hausse de 830 millions d'euros, soit 2,6 %. Il n'est donc pas en train de fondre telle la banquise. Le nombre de postes baisse de 1,4 %, ce qui correspond à environ 800 postes sur un total de 60 000, soit une réduction relativement limitée par rapport au nombre d'agents concernés, sachant que nous sommes capables d'améliorer notre organisation et de trouver de nouvelles manières d'agir avec efficacité.

Mme Mathilde Panot. Ce n'est pas ce que disent les acteurs !

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Ensuite, vous nous demandez si les choses avancent. Concernant le nucléaire, ça avance. Il se trouve que j'accompagne la fermeture de la centrale de Fessenheim. Le premier réacteur sera fermé en février 2020, le deuxième en juillet 2020. C'est la première fois que des réacteurs sont fermés. Oui, notre ambition est de réduire la part du nucléaire en la ramenant à 50 % de notre mix énergétique en 2035. Douze autres fermetures sont prévues. Tout ceci a été débattu et présenté dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie qui va bientôt passer au stade de la consultation avant son adoption définitive.

En ce qui concerne l'agriculture, qui doit elle aussi connaître une profonde transition, nous avons pris un engagement de réduction des produits phytosanitaires de 50 % d'ici à 2025. Nous y travaillons avec chacune des filières, dans les 3 000 fermes Dephy, à partir du financement issu de la redevance pour pollutions diffuses. Nous devons tenir cet engagement. Nous y travaillons tous les jours, non pas contre les agriculteurs, mais avec eux.

Nous avançons au quotidien sur chacun des segments : énergie, agriculture, mobilité ou encore transition territoriale – puisque 172 intercommunalités sont engagées dans des contrats de transition écologique. Vous nous demandez des engagements et des actes : ils sont là. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. La transition écologique représente une triple chance : en matière de justice sociale, puisque ce sont souvent les plus vulnérables d'entre nous qui sont touchés par les changements climatiques ; en matière de développement économique, puisqu'on prévoit de créer dans ce cadre plusieurs centaines de milliers d'emplois dans les dix à quinze prochaines années ; enfin en matière d'aménagement du territoire, puisque les collectivités territoriales, telles que les régions, seront au cœur de cette transition.

Au sein de La République en marche, notre ligne de conduite est claire. Elle consiste à accompagner les plus modestes, à inciter au maximum et à contraindre en dernier ressort. J'illustrerai le premier point en évoquant le chèque énergie qui profite, depuis que nous avons élargi le champ de ses bénéficiaires, à plusieurs millions de nos concitoyens. Concernant le deuxième point, je donnerai l'exemple de la prime à la conversion des véhicules ou celui du grand plan de changement des chaudières, avec l'offre à 1 euro. Enfin, le troisième point se traduit par l'interdiction des hydrocarbures ou celle des véhicules thermiques à carburant d'origine fossile, deux lois qui prévoient une transition à l'horizon 2040, un délai qui laisse aux acteurs – l'industrie automobile dans le deuxième cas – le temps de s'adapter.

Ma question porte sur le chèque énergie. Son taux d'utilisation est aujourd'hui de 80 %. Cela signifie que plusieurs dizaines de milliers de ménages ne se servent pas de ce chèque, dont le montant est passé de 117 à 200 euros depuis le début du quinquennat, et qui touche une cible élargie puisque nous avons fait passer celle-ci de 4 à 5,7 millions de personnes. Comment faire pour que ce taux d'utilisation augmente encore et que les plus modestes puissent en bénéficier ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Je vous remercie pour votre question, car la création du chèque énergie est une mesure extrêmement concrète de lutte contre la précarité énergétique. Nous avons choisi d'augmenter le montant, qui peut atteindre 270 euros par famille, et le nombre de bénéficiaires – 5,8 millions de ménages sont potentiellement éligibles. Nous savons que les prestations et aides sociales mettent toujours un peu de temps à trouver leur public. En ce qui concerne le chèque énergie, les chiffres sont très encourageants, puisque nous avons atteint l'année dernière un taux de recours d'environ 79 % pour l'exercice 2018. Cela laisse bien sûr une marge de progression. Si l'on ne peut s'en satisfaire, ce taux de recours est déjà bon pour une prestation jeune. Pour 2019, nous anticipons une augmentation de ce taux, qui atteindra environ 83 %.

Pour que cette augmentation se poursuive, notre objectif étant bien sûr de tangenter les 100 %, plusieurs pistes sont actuellement à l'étude. La première est de continuer à viser des publics particuliers. Après avoir ciblé les citoyens qui étaient en contractualisation directe à travers les APL, nous devons maintenant nous intéresser à nos concitoyens logés en EHPAD et qui doivent, de ce fait, avoir accès au dispositif de façon plus simple, par une contractualisation directe avec les établissements qui les logent. C'est l'objet du travail actuellement mené avec le ministère de la santé.

D'autre part, un travail est en cours avec les bénéficiaires pour que l'information soit plus lisible et plus simple : comment mieux écrire les courriers pour que ceux-ci soient plus clairs, plus compréhensibles ? Comment systématiser le versement de l'aide, d'une année à l'autre ? Quand vous avez utilisé le chèque énergie pour un fournisseur d'énergie, celui-ci vous permet de le redemander directement l'année suivante, sans qu'il soit nécessaire d'accomplir de nouvelles démarches. Tout ce travail précis d'accès à l'information finira par payer. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour un rappel au règlement.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Je me fonde sur l'article 82 du règlement, pour regretter que les ministres et secrétaires d'État, lorsqu'ils sont sur les bancs, ne répondent pas à plusieurs des questions posées à la tribune, et alors même qu'il n'existe plus de commissions élargies.

Je suis très heureuse que vous ayez répondu à l'instant à la question relative au chèque énergie, madame la secrétaire d'État, car au moins six rapporteurs y ont fait référence, et je vous remercie pour les informations données. Toutefois, vous n'avez apporté aucun élément de réponse justifiant la réduction du programme 765 et l'absence de compensation. Il en va de même à propos des ayants droit du régime minier et du projet Montagne d'or. J'aimerais donc que vous nous éclairiez sur ces questions.

M. le président. Je vous remercie, madame Battistel. Je ne suis pas sûr que votre rappel au règlement se fondait sur l'article 82, mais il me semble que vous vous en êtes aperçue au cours de votre exposé.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'était tellement bien dit !

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. Et elle n'a pas tort !

M. Fabrice Brun. C'était fondé !

Écologie, développement et mobilité durables (*suite*)

M. le président. La parole est à M. Patrick Loiseau.

M. Patrick Loiseau. Au nom du groupe MODEM, je salue à mon tour l'engagement du Gouvernement en faveur de l'écologie et du développement durable à travers ce budget 2020. Dans un contexte marqué par d'immenses défis, tels que la réussite de notre transition énergétique, la prévention des risques, la préservation de nos ressources et de la biodiversité ou encore la lutte contre le réchauffement climatique, l'urgence est réelle.

J'aimerais revenir sur la programmation pluriannuelle de l'énergie et plus spécifiquement sur la situation de la filière nucléaire française. La mise en service de l'EPR de Flamanville a été reportée d'au moins une année, avec un coût estimé désormais à plus de 12 milliards. Le groupe EDF rencontre de nombreuses difficultés de gestion, de délai et de coût. À cela s'ajoutent la fermeture de la centrale de Fessenheim, que vous venez d'évoquer, les coûts grandissants du projet Cigeo – centre industriel de stockage géologique – d'enfouissement des déchets dénoncés par la Cour des comptes, ainsi que des incidents constatés dans plusieurs centrales ces dernières années.

Je salue donc la demande adressée par le Gouvernement à EDF de présentation d'un plan d'action visant à remédier à ces problèmes à répétition. Je souhaite rappeler toute l'importance des crédits que nous devons consacrer à la sûreté nucléaire, mais également à la diversification du mix énergétique.

Dans ce contexte, j'aimerais savoir quelles seront les conséquences de ces difficultés sur la trajectoire fixée par la France, notamment au regard de sa volonté de réduire de 71 % à 50 % la part du nucléaire d'ici à 2035. D'autre part, les moyens techniques et financiers seront-ils bien à la hauteur de l'ambition d'augmenter la part des énergies renouvelables – éolien, photovoltaïque ou biogaz, par exemple – à 32 % d'ici à 2028 ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, *secrétaire d'État*. Oui, monsieur Loiseau, l'objectif de notre politique énergétique est évidemment de diversifier notre mix, afin de le rendre plus résilient contre des difficultés du type de celles que vous avez évoquées. Comme je viens de le rappeler, nous entendons en effet réduire la part du nucléaire à 50 % à l'horizon 2035 et porter la part des énergies renouvelables à 40 % d'ici à 2030 : cet objectif est plus que jamais d'actualité.

Je viens aussi de rappeler la fermeture des deux tranches de la centrale nucléaire de Fessenheim en 2020, décision assortie d'un projet de revitalisation territoriale signé en 2019 et abondé par un fonds d'amorçage de 10 millions d'euros.

Les difficultés rencontrées par l'EPR de Flamanville, qui ont récemment alimenté les débats, ont fait l'objet d'un rapport de Jean-Martin Folz qui, après avoir été remis à Bruno Le Maire et Élisabeth Borne, a été suivi d'une demande de plan d'action rapide. Nous devons examiner

l'ensemble de ces éléments avec attention avant de prendre toute décision nouvelle quant à des productions supplémentaires d'origine nucléaire.

La PPE définitive, qui sera ouverte à la consultation publique dans quelques semaines, confirmera le calendrier précis des différents appels d'offres. Comme cela a été indiqué cet été, la baisse programmée des prix de l'éolien offshore nous permettra sans doute de renforcer la trajectoire, notamment en matière de biogaz, conformément la demande faite par différents acteurs.

D'autre part, nous ouvrirons cette semaine, avec la Commission nationale du débat public – CNDP –, un débat public sur le nouvel appel d'offres de 1 gigawatt en Normandie. Bien sûr, le solaire et l'éolien terrestre continuent de progresser dans la PPE que nous présenterons sous peu, tout comme l'ensemble des énergies renouvelables.

Je me tiens enfin à la disposition de chacun pour répondre, dans le cadre de la discussion parlementaire, sur des points plus précis. S'agissant de la Montagne d'or, je rappelle la position du Gouvernement, qui d'ailleurs est connue : ce projet n'étant pas compatible avec nos exigences environnementales, il ne verra pas le jour. (*M. Adrien Morenas, rapporteur pour avis, et Mme Émilie Cariou applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Bricout.

M. Guy Bricout. Je souhaite revenir sur le CITE, à propos duquel subsistent encore, au lendemain du vote de la première partie du PLF, nombre d'inquiétudes et d'interrogations. Si le groupe UDI, Agir et indépendants se félicite de le voir enfin transformé en prime, il déplore la complexité du nouveau dispositif : celle-ci le rend d'emblée décourageant, et les restrictions dont il est assorti risquent de tuer cet outil-clé de notre transition énergétique.

Vous allez inévitablement démotiver les ménages les plus aisés, que vous privez de ce crédit d'impôt alors qu'ils sont aussi, parfois, des propriétaires bailleurs ; et ce ne sont pas les quelques compromis faits en première lecture, hélas, qui les inciteront davantage à déclencher des travaux. Du côté des ménages très modestes et modestes, les choses ne s'annoncent pas mieux : les professionnels nous ont alertés sur le reste à charge beaucoup trop élevé qui découlera des mesures comprises dans ce projet de loi de finances.

Ma première question, très factuelle, portera sur ce reste à charge estimé, pour une chaudière gaz très haute performance, à 2 339 euros pour les ménages très modestes et à 2 816 euros pour les ménages modestes. C'est loin d'être anodin ! Confirmez-vous ces évaluations, madame la secrétaire d'État ? Dans le cas contraire, quels sont vos propres calculs, et sur quoi les fondez-vous ?

Ma seconde question porte sur le doublement du fonds chaleur, promesse du Président de la République lors de la campagne des présidentielles ; depuis, de PLF en PLF, nous attendons désespérément cette mesure.

M. Fabrice Brun. Très juste !

M. Guy Bricout. Bien que le fonds chaleur soit un outil très performant pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés en matière d'énergies renouvelables, force est de constater que son doublement n'est toujours pas au rendez-vous. Comment le Gouvernement entend-il donc respecter l'engagement pris, dans la programmation pluriann-

nuelle de l'énergie, de porter ce fonds à 350 millions d'euros en 2020, et ce sans que soit sacrifiées d'autres missions de l'ADEME ?

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Je veux d'abord vous rassurer sur le CITE, monsieur Bricout. La réforme que nous défendons vise plusieurs objectifs, le premier étant de rendre les aides proportionnelles à leur impact écologique. C'est pourquoi elles sont d'autant plus généreuses que l'effet des actions engagées est positif : elles sont plus importantes, par exemple, pour les pompes à chaleur que pour les chaudières à gaz.

Le deuxième objectif est de porter les aides à des niveaux d'autant plus élevés que les revenus sont bas. Le cumul de ces deux objectifs permet d'atteindre, pour les ménages très modestes, un taux d'aide supérieur à 90 %. Ce taux, de surcroît, ne prend en compte que les aides de l'État : il est cumulable avec des aides locales et, bien entendu, avec un éco-prêt à taux zéro.

Je crois donc que, au rebours de ce que vous avez dit, nous solvabiliserons la demande des ménages très modestes et modestes et, ce faisant, leur permettrons de passer à l'acte. De fait, nous allons au-delà de ce qui existe, à savoir les programmes de l'ANAH « habiter mieux sérénité » et « habiter mieux agilité ». Ceux-ci, toutefois, ne concernent que quelques dizaines de milliers de ménages, alors que la transformation du CITE en prime pourra, l'an prochain, profiter à la moitié de nos concitoyens ; les volumes engagés seront donc bien plus importants. Nous nous assurons par ailleurs que les taux d'aide sont suffisamment élevés pour qu'aucun de ces ménages ne soit évincé : ils doivent être les premiers accompagnés, dans la mesure où ils sont aussi les premières victimes de la précarité énergétique.

Quant au fonds chaleur et à son doublement, je commencerai par rappeler la chronique des crédits dont nous parlons : 259 millions d'euros engagés en 2018 ; 289 millions programmés en 2019 ; 350 millions prévus en 2020. Nous augmentons donc peu à peu la dotation de ce fonds, en vue de le doubler à terme. La question est aussi celle des projets, raison pour laquelle j'ai réuni un groupe de travail sur les réseaux de chaleur. Il se penchera sur leur développement et sur leur verdissement, ce qui est, là encore, une manière opérationnelle de favoriser le développement de la chaleur renouvelable dans les plus brefs délais. C'est ainsi que nous pourrions continuer à accompagner la décarbonation des logements dans notre pays.

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions.

Avant d'en venir à la discussion budgétaire suivante, je salue l'arrivée sur nos bancs de M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État aux transports.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinq, est reprise à dix-huit heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous abordons la discussion budgétaire relative aux transports et aux affaires maritimes.

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

M. Benoit Simian, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Avec le projet de loi d'orientation des mobilités, dont l'examen parlementaire touche à sa fin, le Gouvernement s'est engagé sur une politique de transports ambitieuse et crédible pour notre pays. Il faut s'en féliciter.

Le projet de loi de finances pour 2020 traduit le volet financier de la programmation inscrite dans cette loi d'orientation, et je veux souligner, avec un certain enthousiasme, les changements qui me paraissent les plus importants à cet égard, tout en me permettant, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de poser les questions qui demeurent aujourd'hui sans réponse.

De façon générale, sur le programme 203, « Infrastructures et services de transports », les crédits budgétaires et les fonds de concours atteindront 5,7 milliards d'euros en 2020, en hausse de 8,5 % par rapport à l'exécution prévue en 2019.

Tout d'abord, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France bénéficiera d'un niveau de recettes sans précédent : en 2020, près de 3 milliards d'euros de recettes fiscales lui seront affectés. Le Gouvernement a décidé de la doter d'une nouvelle ressource pérenne en faisant contribuer le secteur aérien au financement de la mobilité terrestre au moyen d'un surplus de la taxe sur les billets d'avion, pour 230 millions d'euros. Cette augmentation de la « taxe Chirac » est un outil de financement efficace mais j'appelle votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur les risques que pourrait faire peser ce nouveau prélèvement sur la compétitivité de nos compagnies aériennes nationales – vous le savez mieux que personne.

D'autre part, en 2020, le budget de l'AFITF sera complété par une fraction exceptionnelle de la TICPE d'un montant de 381 millions d'euros, qui s'ajouteront au 1,2 milliard d'euros prévu sur une base annuelle.

S'agissant des transports ferroviaires, l'année 2020 marquera, à compter du 1^{er} janvier, la transformation profonde du groupe public SNCF en société anonyme à capitaux publics – la nouvelle SNCF. Alors que tous les Français pâtissent aujourd'hui de grèves répétées – quoique sans doute moins aujourd'hui que la semaine dernière –, un effort national considérable est consenti pour aider le groupe public ferroviaire à se redresser et à évoluer sur un marché bientôt ouvert à la concurrence.

L'article 76 du projet de loi de finances prévoit la première étape de reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État, à hauteur de 25 milliards d'euros. Je me félicite particulièrement du choix qu'a fait le Gouvernement d'assurer la transparence totale du coût induit par cette reprise en créant le programme « Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État ». Il permettra à tous les Français de suivre le coût budgétaire de cette reprise de dette qui, en 2020, s'élèvera à plus de 400 millions d'euros.

Parallèlement, l'ancienne Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ARAFER –, devenue le 1^{er} octobre Autorité de régulation des transports – ART –, verra ses compétences étendues à la régulation du secteur aéroportuaire et des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP. Le programme 203 tient compte de la budgétisation du financement de l'Autorité pour un montant de

11,4 millions d'euros. Toutefois, l'Autorité de régulation des transports devra puiser dans son fonds propre de roulement pour assurer son équilibre budgétaire.

Un autre sujet d'importance pour la sécurité des Français défraie la chronique : les passages à niveau. Les accidents sont encore trop nombreux et leurs conséquences souvent tragiques. L'action 51 « Sécurité ferroviaire » est dotée de 40 millions d'euros par voie de fonds de concours en provenance de l'AFITF. Il va de soi que ce montant est insuffisant pour moderniser ou supprimer l'ensemble des passages à niveau mais, sur ces sujets, nous devons innover en matière de financements, notamment pour améliorer les équipements de sécurité. Il faut surtout consommer les crédits existants car aujourd'hui, le compte n'y est pas !

Pour conclure sur le secteur ferroviaire, monsieur le secrétaire d'État, je me permets de vous poser une question simple : où est le rapport du préfet Philizot sur les lignes de desserte fine du territoire, un sujet cher aux élus des territoires ?

Mme Barbara Pompili. Très bien !

M. Benoit Simian, *rapporteur spécial.* Chaque année, près de 1 milliard d'euros sont affectés à des opérations d'investissement et d'exploitation sur ces lignes et pourtant, la circulation des trains sur ce réseau risque d'être supprimée à plus ou moins long terme. Sur ce sujet, il faut être girondin en agissant au cas par cas, en fonction des lignes, et en faisant confiance aux territoires – vous le savez – au moyen d'expérimentations. Tout ne peut se décider depuis Paris !

S'agissant du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », je regrette sa suppression ; Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale à mes côtés, l'a dit également. Des échanges avec les parlementaires auraient à mon sens permis d'aboutir à d'autres solutions.

Pour ce qui est du secteur aérien, je soulèverai deux points. En ce qui concerne tout d'abord le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », le niveau d'investissement atteindra en 2020 plus de 315 millions d'euros destinés à moderniser les systèmes de contrôle et de surveillance du trafic aérien. D'autre part, l'année 2020 marquera le transfert par l'État de la propriété des trois aérodromes de Bora Bora, Rangiroa et Raiatea à la Polynésie française. C'est sur cette note pacifique que je conclus, monsieur le président ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Saïd Ahamada, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.* L'ambition maritime de la France a une traduction budgétaire : en 2020, plus de 2 milliards d'euros seront consacrés à cette politique transversale. Dans cet ensemble, le budget des affaires maritimes et des ports – c'est-à-dire le programme 205 et l'action 43 du programme 203 – pourrait sembler modeste, avec 258 millions d'euros seulement, mais il couvre des activités très importantes de l'action maritime de l'État. La mer est en effet un atout économique majeur pour la France : les acteurs de l'économie maritime participent d'un secteur d'activité dont la valeur de production est estimée à 83 milliards d'euros en 2019 et qui emploie près de 340 000 personnes.

Près de 70 % des crédits de ce budget sont au service de l'économie bleue. Ils financent, pour 73 millions d'euros, le *net wage*, c'est-à-dire l'exonération des charges sociales pour les marins embarqués à bord de navires soumis à une forte concurrence internationale. Cette mesure a permis de soutenir la compétitivité du pavillon français.

Comme en 2019, 27 millions d'euros seront destinés à former des professionnels de la mer. Signalons en particulier l'évolution de l'École nationale supérieure maritime, l'ENSM, dont le statut a été révisé en 2019 et qui poursuivra le regroupement de ses services sur le site du Havre tout en créant de nouveaux partenariats – notamment à Marseille où elle accueillera l'académie CMA-CGM.

L'économie bleue de demain devra surtout être verte. La France, en tant que grande puissance maritime, doit être à l'avant-garde de la transition écologique. Tout d'abord, la réglementation sera durcie : au 1^{er} janvier 2020, les combustibles marins ne seront plus autorisés, à l'échelle internationale, si leur teneur en soufre dépasse 0,5 %. Ces évolutions réglementaires inciteront les armateurs à opter pour des carburants moins polluants. Toutefois, si nos ports ne sont pas capables d'approvisionner les navires en gaz naturel liquéfié – GNL – ou de leur fournir du courant à quai, ces derniers se détourneront vers d'autres places portuaires. De même, si nous tardons trop à développer l'hydrogène, les navires du futur seront construits hors des chantiers navals français.

Pour accélérer l'installation d'infrastructures d'alimentation électrique dans les ports, j'ai défendu un amendement, qui a été adopté, pour étendre le tarif réduit de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité, la TICFE. Cette fiscalité allégée devrait inciter les navires à ne plus utiliser de fioul lorsqu'ils sont à quai.

Au-delà du GNL et de l'électricité à quai, la France doit sérieusement s'atteler à développer l'hydrogène. Cette technologie est plus aboutie qu'on ne pourrait le croire : j'en veux pour preuve le projet de navettes maritimes à hydrogène à Toulon, qui sera financé par l'ADEME.

Ce budget finance également le fonctionnement des services déconcentrés de la direction des affaires maritimes. Il permet à l'État d'assumer ses missions régaliennes : sécurité, sûreté en mer et protection de l'environnement marin. La France contrôle les navires qui battent son pavillon et ceux qui stationnent dans ses ports pour vérifier qu'ils respectent les normes. Elle surveille l'activité des navires afin de leur porter assistance et de détecter au plus vite d'éventuelles pollutions. Pour pouvoir intervenir lors d'un sinistre, elle stocke et entretient du matériel de dépollution en cas de déclenchement du plan Polmar.

Les crédits dédiés à ces missions restent stables en 2020. Je regrette cependant que les crédits consacrés au fonctionnement des centres de sécurité des navires – les CSN – diminuent, a fortiori à l'approche de l'entrée en vigueur en 2020 de la nouvelle norme imposant un plafond de 0,5 % de soufre dans les carburants marins, qui devrait donner lieu à une augmentation du nombre de contrôles. En effet, les CSN contrôlent la teneur en soufre des émissions des navires et, si nécessaire, font analyser le carburant pour confirmer une infraction. Outre-mer, à la suite de mon alerte, les contrôles des émissions polluantes deviennent effectifs, en particulier à la Martinique et à La Réunion. Cependant, comment les CSN pourront-ils renforcer les contrôles dans l'hexagone comme outre-mer avec un budget en baisse ? C'est pour

cette raison que je présente un amendement visant à hausser de 150 000 euros les crédits des CSN afin de maintenir leur niveau de 2019.

J'en viens au budget des ports. La nouvelle stratégie nationale portuaire devrait bientôt être officiellement présentée. Elle visera à doter la France d'une offre portuaire compétitive tout en l'inscrivant dans la transition écologique et numérique. Elle se déclinera dans chaque grand port à travers des projets stratégiques. Comme en 2019, 93,6 millions d'euros seront dédiés à la compensation par l'État des charges liées au fonctionnement du service public portuaire qu'assument les grands ports maritimes.

Je conclurai par un mot sur le programme 205, qui prévoit la subvention à la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, laquelle intervient dans plus de 50 % des opérations de sauvetage. Un amendement au présent PLF prévoyant de lui affecter une partie du droit de timbre payé sur les permis bateaux a été adopté, mais il a été retiré suite à l'annonce du Gouvernement d'augmenter par amendement la subvention de la SNSM.

Je vous invite donc, chers collègues, à adopter ces crédits. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Patrick Loiseau, suppléant M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Si je m'exprime au nom du rapporteur pour avis du budget des affaires maritimes, M. Jimmy Pahun, qui ne peut être parmi nous cet après-midi, j'ai moi aussi plaisir, en tant que député d'une circonscription littorale et d'un département résolument maritime, la Vendée, à évoquer les affaires maritimes dans l'hémicycle. Je remercie M. Ahamada, rapporteur spécial, et tous ceux de nos collègues qui interviennent au quotidien sur les questions maritimes, car nous partageons une idée : les 11 millions de kilomètres carrés de la zone économique exclusive française ne doivent plus être le simple objet d'une satisfaction stérile mais bien le support d'une ambition – l'ambition maritime de la France, qui s'exprime dans l'excellence de ses centres de recherche et de ses entreprises, et qui se révèle dans le budget des affaires maritimes.

En 2020, ce dernier sera stable, ce dont on ne peut que se réjouir. Si les autorisations d'engagement du programme 205 connaissent une légère baisse, passant de 163 millions d'euros en 2019 à 156 millions d'euros en 2020, les crédits de paiement se maintiennent à hauteur de 157 millions d'euros. Les crédits relatifs aux ports augmentent quant à eux légèrement pour atteindre près de 101 millions d'euros en 2020. Je souligne ce point car il traduit l'effort consenti depuis deux ans pour combler le sous-financement du dragage des grands ports maritimes, un sujet sur lequel les rapporteurs pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire n'ont cessé d'alerter le Gouvernement au cours des années passées.

Rappelons cependant que le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste et qu'il doit être préservé dans la durée. Il faut pérenniser les moyens financiers, mais aussi les moyens humains. À ce propos, il est regrettable que cette année encore, il soit prévu de réduire les effectifs des affaires maritimes, qui perdront dix-neuf ETPT. C'est loin d'être

négligeable pour une administration dont les effectifs sont faibles mais dont le rôle est essentiel pour la sécurité et la sûreté maritimes.

En 2019, deux naufrages ont mis en lumière l'importance de ces missions : celui d'un navire de commerce italien, le *Grande America*, et celui d'une vedette de la SNSM aux Sables-d'Olonne, en Vendée. Dans le premier cas, tous les services ou presque qui concourent à l'action de l'État en mer ont été sollicités pour évacuer les vingt-six hommes d'équipage du navire en flammes, pour tenter d'éteindre l'incendie puis pour guetter et prévenir tout risque de pollution. Malgré l'intervention du remorqueur *Abeille Bourbon*, d'un avion de surveillance maritime Falcon 50 et de la frégate multi-missions *Aquitaine*, sous la coordination du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage – le CROSS – d'Étel, le *Grande America* a sombré.

Je tiens à rendre hommage aux administrations et aux agents qui assurent l'action de l'État en mer, c'est-à-dire la sécurité et la sûreté maritimes, la lutte contre la pollution et les trafics ou encore le contrôle des pêches. De même, je tiens à rendre hommage aux sauveteurs bénévoles de la SNSM qui, aux côtés des services de l'État, concourent aux opérations de surveillance et de sauvetage en mer. En juin, trois d'entre eux sont morts en mer. C'était aux Sables-d'Olonne. Dans les grosses vagues, les carreaux de la passerelle ont éclaté. Privé de ses moteurs, le bateau s'est mis en travers de la lame et la quantité de mer embarquée l'a fait chavirer.

Ce drame nous rappelle la mission des sauveteurs en mer et les risques qu'ils prennent pour l'assurer. Plus de 4 400 sauveteurs embarqués bénévoles se répartissent entre 187 stations permanentes le long des côtes françaises. En 2017, ils ont porté secours à plus de 8 000 personnes, plaisanciers ou pêcheurs. C'est au nom de l'ensemble des sauveteurs que je remercie Mme Borne, M. Darmanin et M. Djebbari pour leur décision d'augmenter de 4,5 millions d'euros la subvention accordée à la SNSM. Cette somme leur permettra de répondre à leurs besoins en formation et de financer le renouvellement de leur flotte.

Faire valoir l'ambition maritime de la France oblige à voir grand, à prendre du recul, à se projeter. Il ne faut pas en oublier les hommes et les femmes qui la concrétisent chaque jour. Voilà pourquoi je tenais à insister sur leur rôle et sur tout ce que la France et les Français leur doivent. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.)*

M. le président. La parole est à Mme Béragère Abba, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Béragère Abba, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » regroupe les moyens de l'État consacrés à la politique nationale de transports terrestres. C'est sans surprise, mais avec une grande satisfaction, que nous constatons que les crédits budgétaires proposés par l'État et les fonds de concours, principalement apportés par l'AFITF, traduisent fidèlement la programmation et les investissements que nous avons prévus dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités – LOM. Les fonds de concours connaissent une forte augmentation : près de 300 millions d'euros en autorisations d'engagement et 500 millions d'euros en crédits de paiement, ce dont nous pouvons nous féliciter. Les recettes affectées à l'AFITF pour 2020 progressent également, selon une trajectoire conforme à ce que nous avons souhaité dans la LOM ; elles s'élèvent, pour 2020, à 2,982 milliards d'euros,

grâce à la réduction de 2 centimes d'euro du remboursement partiel de TICPE au transport routier, ainsi qu'à l'augmentation et au fléchage du surplus de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac.

En tant que rapporteure du projet de loi d'orientation des mobilités, je ne peux que me réjouir de cette augmentation des recettes, et de leur part affectée, souhait largement exprimé par nos concitoyens comme par les acteurs de la mobilité. Il nous faudra toutefois être vigilants sur la pérennisation de ces ressources, notamment à l'affectation des 2 centimes d'euro de déremboursement de la TICPE à compter de 2021.

L'article 76 et le nouveau programme 355 du projet de loi de finances pour 2020 prévoient la reprise de la dette de SNCF Réseau, avec une première étape de 25 milliards d'euros en 2020, puis une deuxième de 10 milliards d'euros en 2022. La solution trouvée, celle de prêts miroirs, par l'intermédiaire de la Caisse de la dette publique, permettra d'assainir les finances de SNCF Réseau, tout en l'autorisant à investir à nouveau dans la régénération du réseau ferroviaire.

C'est sur cette question que j'ai choisi de mettre un premier accent dans le cadre de mon avis budgétaire. En effet, comme on le sait, l'état du réseau ferroviaire est plus qu'alarmant. Auditionné le 8 octobre dernier, le préfet Philizot a confirmé sa volonté de dépasser ce constat dans son rapport, pour élaborer, en concertation avec les régions, des préconisations à même de pérenniser le réseau capillaire. Les lignes de desserte fine du territoire sont très dégradées, leur kilométrage de ralentissement augmentant malgré des interventions ponctuelles; leur régénération s'avère urgente et essentielle pour assurer les mobilités quotidiennes. Dans ce contexte, le projet de loi de finances concrétise les engagements pris dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire et consacre la priorité accordée à la modernisation du réseau existant. Outre le rachat de la dette, celle-ci passera par l'évolution du contrat pluriannuel de performance entre l'État et SNCF Réseau, qui permettra d'augmenter les investissements de régénération de quelque 200 millions d'euros.

J'ai fait le choix, dans un second temps, d'étudier les crédits dédiés au développement de mobilités plus propres et partagées. Il était essentiel de s'assurer de la traduction, dans le projet de loi de finances, des crédits nécessaires au quatrième programme d'investissement prioritaire de la LOM. Le financement des nouvelles mobilités fait d'abord l'objet de l'appel à projets « France Mobilités – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables », abondé par l'État à hauteur de 10 millions d'euros par an. Le plan vélo a d'ores et déjà démarré, puisqu'un appel à projets, financé sur les fonds de l'AFITF et d'un montant de 43,7 millions d'euros, a conduit à retenir 152 projets de création d'axes ou de continuités cyclables; un nouvel appel à projets, de 50 millions d'euros, sera lancé en 2020. S'agissant du financement des transports en commun en site propre, le troisième appel à projets s'achève avec une enveloppe de 150 millions d'euros restant à engager, et un quatrième appel à projets est prévu dans le courant de l'année 2020, doté d'un montant de 450 millions d'euros. Enfin, à ceux qui s'étonneraient de la suppression, par l'article 33, du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », je précise que ses crédits ont été transférés vers le programme 174 « Énergie, climat et après-mines », afin, à n'en pas douter, de mieux piloter le bonus-malus et la prime à la conversion, tout en réduisant les délais de versement, qui ont souffert de nombreux retards en 2018.

Vous l'avez compris, je me réjouis que le projet de loi de finances pour 2020 traduise fidèlement dans les programmes 203 et 355 ainsi que dans le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » les engagements de la loi d'orientation des mobilités. J'émet donc un avis très favorable à l'adoption de ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. Nous entendons maintenant les porte-parole des groupes.

La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Pour commencer cette discussion budgétaire sur les transports et les affaires maritimes, il importe de rappeler quelques chiffres clés.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports étaient supérieures de 12,6 % à l'objectif de baisse des émissions pour l'année 2018. L'empreinte carbone des Français et des Françaises, incluant les émissions liées aux importations, est six fois supérieure à ce qu'il faudrait. La France n'atteint pas ses objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre, avec un dépassement de 6,7 % en 2017 et de 4,5 % en 2018. Il manque entre 15 et 18 milliards d'euros de financement public et privé par an, alors que l'Institut de l'économie pour le climat estime que les niches fiscales sur les énergies fossiles s'élèvent à 16 milliards d'euros.

Pour 2020, vous prévoyez un budget de 13,2 milliards d'euros, qui n'est en réalité que de 12,4 milliards d'euros si l'on y soustrait le compte d'affectation spéciale « Véhicules propres », intégré à la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Comme l'a rappelé Mme la secrétaire d'État, la hausse réelle n'est donc que de 830 millions d'euros, dont 400 millions liés à la charge de la dette de la SNCF. Pour cette année, comme pour l'année dernière, vous prévoyez des suppressions d'effectifs: le ministère et ses opérateurs perdront ainsi 1 073 postes l'année prochaine, dont 797 ETP pour le ministère. Le budget de 2019 avait déjà supprimé 1 078 postes; d'ici à 2022, ce sont 4 961 postes dont la suppression est annoncée. Au total, 13 250 ETP auront été supprimés entre 2013 et 2019, dont plus de la moitié – 7 248 – supprimés entre 2017 et 2019, soit environ 12 % des effectifs.

Le bilan n'est guère plus brillant en matière de transports et d'affaires maritimes. On note une évolution négative du trafic selon les modes: le transport routier progresse de 2,9 %, quand les trafics des modes ferroviaire et fluvial sont en baisse de 4,2 % et de 0,2 %.

En matière de transport ferroviaire, un exemple très actuel illustre de manière flagrante votre totale inconséquence, celui du train de primeurs entre Perpignan et Rungis. Rappelons qu'il s'agit du seul train de fret français acheminant jusqu'au cœur de l'agglomération parisienne des fruits et légumes, entre 1 200 et 1 400 tonnes par jour convoyées depuis Perpignan jusqu'à Rungis – et qu'il est suspendu depuis juillet. L'état des wagons frigorifiques, vieux de quarante ans, ne garantissait plus les conditions de sécurité et de maintien du froid, et aucun accord n'a été trouvé entre la SNCF et les deux sociétés qui chargent le train sur les conditions de renouvellement du contrat. Après avoir prétendu que la ligne ne fermerait pas, Élisabeth Borne a affirmé que la ligne rouvrirait le 1^{er} novembre. Mais vendredi dernier, le train entre Perpignan et Rungis est resté à quai; il a été remplacé par une liaison privée de transport combiné entre Perpignan et Valentignat, offre qui s'adresse aux grandes surfaces. Le

désengagement de l'État fait donc la joie du privé et le malheur du climat, avec les dizaines de poids lourds qui empruntent chaque jour l'autoroute et dont le nombre ne va cesser d'augmenter à cause de la fermeture de cette liaison ferroviaire.

Vous faites dérailler le ferroviaire, et, « en même temps », vous laissez couler le fluvial ! Ainsi, Voies navigables de France – VNF –, établissement public chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables, perd de nouveau des subventions et des postes. Vous prévoyez de baisser sa subvention de 1 million d'euros en 2020, à environ 250 000 euros, et le plafond de ses effectifs de 2,6 %, à 4 152 ETP contre 4 264 en 2019, soit 112 emplois en moins.

Rappelons qu'avec 8 500 kilomètres de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe. Le transport fluvial reste très nettement avantageux en termes de gaz à effet de serre, puisqu'il en émet entre quatre et cinq fois moins que la route. Quand une barge transporte 5 000 tonnes, entre 200 et 250 camions sont retirés de la route. Pourtant, ce mode de transport beaucoup plus écologique a été totalement délaissé. Vous n'avez pas été les premiers à appliquer cette politique, mais vous la poursuivez. Le transport fluvial de marchandises représente moins de 3 % des tonnes-kilomètre transportées contre 7 %, en moyenne, en Europe, 12 % en Belgique, 15 % en Allemagne et 43 % aux Pays-Bas. Cette situation s'explique par la place écrasante qu'occupe le transport routier que vous ne cessez de favoriser. L'abandon du transport fluvial se traduit par une dégradation de l'infrastructure et par la perte des savoir-faire due à la sous-utilisation, elle-même résultant de la vétusté du réseau. C'est un cercle vicieux.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures estimait qu'un investissement de 245 millions d'euros par an pendant dix ans serait nécessaire pour régénérer le réseau, somme à laquelle devraient s'ajouter 30 millions d'euros pour la modernisation. Or, sur ces 275 millions d'euros, VNF n'en a obtenu que 180 millions. En décembre 2018, la totalité du conseil d'administration de VNF s'était opposée à l'adoption du budget pour 2019. La situation ne va pas s'arranger en 2020.

Alors non, nous ne voterons pas vos crédits et nous continuerons à construire, avec les mouvements et dans les espaces d'auto-organisation, une alternative sociale, écologique et démocratique à votre monde en perdition.

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, je suis contraint de vous dire que votre politique des mobilités et des transports dévitalise tout ce qui permet des déplacements sûrs et performants pour nos concitoyens. Vous vous acharnez en effet contre l'emploi des femmes et des hommes qui travaillent dans ce secteur d'activité. Vous vous acharnez sur les techniciens, qui conçoivent et expertisent les infrastructures de transport et de mobilité dont se servent les Français ; or leur rôle est essentiel, car il ne s'agit pas seulement d'étaler du bitume, il faut concevoir au préalable les infrastructures. Ainsi, la subvention du CEREMA, dont l'action est à plus de 70 % consacrée à cette activité, diminue pour une énième année consécutive : le centre perdra ainsi près de 5 % de dotation et plus de 100 emplois.

Il est proprement insupportable qu'un pays comme le nôtre organise le démantèlement méthodique de l'établissement public au sein duquel scientifiques, ingénieurs et techniciens œuvrent à la qualité et à la sûreté des ouvrages d'art – routes, voies, ponts – sur lesquels circulent chaque jour des dizaines de millions de Français.

Comment s'étonner dans de telles conditions que, dans le rapport du Forum économique mondial, la France chute à la dix-huitième place – à la dix-huitième place, vous m'entendez bien ! – dans le classement relatif à l'état de l'infrastructure routière ; c'est un décrochage brutal en une demi-douzaine d'années. À l'expertise étrillée, s'ajoute un effort d'investissement toujours très en deçà des besoins de maintenance et de renouvellement du réseau des routes nationales : 930 millions d'euros par an contre 1,3 milliard d'euros, montant préconisé par un audit de 2018. Ne parlons pas des routes départementales et communales, très fragiles, privées des investissements des collectivités locales aux finances gelées.

Pour le transport ferroviaire, le budget pour 2020 se conforme, au fond, au contrat de performance signé entre l'État et la SNCF, avec 2,4 milliards d'euros de crédits de paiement, montant qui ne connaît aucune évolution notable. Rappelons que ce contrat opérationnel prévoit 46 milliards d'euros d'investissements en dix ans, portant prioritairement sur la modernisation du réseau le plus fréquenté.

Or, la Cour des comptes vient de relever – encore – le caractère insuffisant des efforts de maintenance sur le réseau. La priorité accordée au réseau le plus structurant a trouvé ses limites, y compris en matière de sécurité des usagers. Pourtant, les tergiversations entourant la production du rapport sur les lignes classées 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer – UIC – laissent augurer une impasse majeure pour ces lignes de vie régionales.

Les moyens restent donc très insuffisants, et nous en revenons naturellement, et tout autant, aux femmes et aux hommes salariés qui assurent chaque jour la bonne marche des transports et des déplacements de nos concitoyens.

À ce sujet, le Gouvernement s'est illustré tout récemment par une attaque d'une rare violence à l'encontre des cheminots ayant exercé leur droit de retrait à la suite d'un grave accident lors duquel, seul, le conducteur d'un train a dû pallier les conséquences d'une situation intolérable : la conduite isolée d'un train de voyageurs.

En dépit de vos dénégations – pratique courante, maîtrisée et réservée à certaines lignes, avez-vous prétendu –, il s'agit bien de la trajectoire que la SNCF, avec votre bénédiction, continuera d'emprunter, puisque vous exigez des efforts de productivité sans précédent, qui se traduiront par des plans d'économies drastiques sur le personnel.

La reprise de la dette de la SNCF – conséquence d'une politique unilatéralement favorable au TGV, menée pendant des décennies, et des errements de l'entreprise sur les marchés privés – se solde par un dépérissement du capital humain de l'entreprise. Au demeurant, vous avez décidé de faire suivre la même pente à la RATP.

C'est donc tout naturellement que nous refusons de donner quitus aux crédits de cette mission budgétaire. *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et FI.)*

M. le président. La parole est à M. Yannick Haury.

M. Yannick Haury. Nous poursuivons la discussion des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durable » pour l'année 2020 par l'examen du programme 203 « Infrastructures et services de transports » et du programme 205 « Affaires maritimes ». Nous avons eu l'occasion de débattre longuement de la question des transports dans l'hémicycle, dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités.

Ce texte, que nous adopterons définitivement, je l'espère, dans quelques jours, vise quatre grands objectifs : apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture ; développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité ; réduire l'empreinte environnementale des transports ; investir davantage dans les infrastructures améliorant les déplacements du quotidien.

Dans la continuité de ce texte, le budget consacré aux transports en 2020 traduit l'investissement massif de l'État en vue d'améliorer les mobilités du quotidien, avec 3 milliards d'euros pour les infrastructures de transports, contre 2,2 milliards en 2018. Par ailleurs, la forte hausse depuis 2017 des crédits de paiement en faveur des transports collectifs est révélatrice de la volonté de développer les transports du quotidien.

Toutefois, en vue de rester fidèles aux ambitions de la LOM, j'appelle votre attention, chers collègues, sur la nécessité de pérenniser les financements de l'AFITF pour les prochaines années.

Par ailleurs, ce budget consacre la priorité accordée à la modernisation du réseau existant. Nous sommes nombreux à attendre la publication du rapport du préfet Philizot sur les lignes de desserte fine du territoire. Ces petites lignes sont essentielles pour nos concitoyens, notamment dans les zones rurales et périphériques. Indispensables à l'aménagement d'un territoire donné, elles constituent une solution alternative à l'usage de la voiture.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous sais particulièrement attaché au transport aérien. Nous étions ensemble, la semaine dernière, à Nantes, pour assister à la présentation du bilan de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'aéroport Nantes Atlantique, infrastructure essentielle pour les territoires du Grand Ouest. À cette occasion, vous avez annoncé la prolongation de la piste de 400 mètres au sud d'ici à 2025, et l'instauration d'un couvre-feu pour les vols de nuit avant la fin de l'année 2021. Ce sont d'excellentes nouvelles qui permettront la réduction des nuisances sonores pour les habitants des zones riveraines.

J'en viens maintenant aux crédits du programme 205 « Affaires maritimes ». La France possède le deuxième domaine public maritime au monde, ce qui constitue une véritable chance pour notre pays, car les enjeux sont énormes – stratégiques, géopolitiques, militaires, économiques, environnementaux et sécuritaires. De surcroît, le Brexit à venir apporte son lot d'incertitudes.

Le budget que nous examinons finance les actions relatives à la politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles, à la régulation sociale de l'emploi maritime, à l'action préventive en matière de sécurité maritime, au soutien à la qualité et au développement du pavillon français ainsi qu'à la protection de l'environnement marin et littoral.

Je me félicite de la stabilité des crédits de paiement ; ils seront de 157 millions d'euros pour 2020. Toutefois, le programme « Affaires maritimes » n'échappe pas à une diminution de ses effectifs, avec une baisse de dix-neuf ETP.

Je me félicite de la hausse de 6,2 % du montant inscrit à la ligne budgétaire relative à l'action interministérielle de la mer, soit 13 millions d'euros. Plus généralement, il faut souligner la hausse de l'ensemble du budget consacré aux affaires maritimes et aux ports, qui s'établit à 258 millions d'euros.

Enfin, le budget 2020 est et restera celui de l'engagement de l'État en faveur de la SNSM, avec une hausse sans précédent de la subvention qu'il verse. À cet égard, je salue le rôle déterminant du président de notre assemblée, Richard Ferrand, et remercie le Gouvernement d'avoir pris cette décision.

Nous avons tous en mémoire le terrible naufrage de la vedette *Jack Morisseau*, survenu aux Sables-d'Olonne le 7 juin dernier, qui a coûté la vie à trois sauveteurs. Les hommes et les femmes de la SNSM sont de véritables héros du quotidien, et ils méritent toute notre reconnaissance. Tous sont très attachés à leur statut de bénévoles. Je sais le courage et l'abnégation dont ils font preuve. Une réflexion globale sur le modèle de la SNSM sera entreprise ; les défis sont nombreux : évolution des profils, formation, entretien et renouvellement de la flotte.

La subvention publique en sa faveur passera cette année de 6 à 10,5 millions d'euros, comme le Gouvernement s'y est engagé. Il s'agit d'une excellente nouvelle, et je forme le vœu que ce financement soit pérenne.

Vous l'aurez compris, chers collègues, le présent projet de budget permettra de viser les objectifs qui seront inscrits dans la loi d'orientation des mobilités ; il maintient les crédits relatifs au transport maritime. Pour ces raisons, les députés du groupe La République en marche voteront les crédits des programmes « Infrastructures et services de transports » et « Affaires maritimes ». (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Si le groupe Les Républicains souscrit aux enjeux de la réduction de 40 % des émissions de CO₂ d'ici à 2030, il nous semble essentiel de rappeler que cet impératif doit être concilié avec le maintien de notre compétitivité économique, avec la préservation de notre sécurité énergétique et avec la garantie du maintien du pouvoir d'achat de nos concitoyens comme de l'équilibre de nos territoires. À cet égard, la baisse de 0,31 % des crédits de paiement du programme 203 en 2020 n'est pas de bon augure.

Il ne nous semble pas que la présente mission permette de répondre à ces enjeux. En effet, le Gouvernement prévoit une refonte du bonus-malus écologique, destiné à favoriser l'acquisition de véhicules propres. Si l'on peut souscrire à cet objectif, il convient de s'interroger sur les conséquences d'une telle mesure. Avec le nouveau barème, le malus de certains véhicules sera multiplié par sept, et pourra ainsi atteindre 12 500 euros. Un tel montant serait compréhensible s'il concernait uniquement les plus grosses cylindrées, mais tel n'est pas le cas.

En effet, certains véhicules abordables pourront se voir appliquer un malus supérieur à 1 500 euros, et certains véhicules diesel pourraient être frappés d'un malus inférieur à celui appliqué à un véhicule à essence de même catégorie ! La mise en œuvre d'un tel barème risque de provoquer un report des achats vers des véhicules d'occasion qui, eux, ne supportent aucun malus.

S'agissant de l'AFITF, vous avez annoncé de nouvelles recettes, monsieur le secrétaire d'État, financées par deux nouveaux prélèvements, l'un issu d'une éco-contribution complémentaire sur les billets d'avion, versée par les compagnies aériennes et comprise entre 1,5 euro et 18 euros par billet, l'autre issu de la réduction de 2 centimes par litre du remboursement partiel de la TICPE sur le gazole, dont bénéficie le transport routier de marchandises.

Notre groupe considère que ces recettes seront insuffisantes et inefficaces. Qu'en est-il du projet de confier à l'AFITF le soin de financer la mobilité dans les territoires ruraux par le biais de la TICPE ? Voilà les effets d'une politique fiscale assez brouillonne, inefficace et qui plus est quelque peu hypocrite !

En complément de ces observations, j'ajouterai qu'aucune mesure incitative n'est mise en œuvre pour soutenir l'acquisition de véhicules utilitaires légers par les artisans. Il me semble que ces deux remarques justifient l'ouverture d'une réflexion plus globale visant à corriger les effets néfastes de la réforme du bonus-malus écologique.

Par ailleurs, permettez-moi de rappeler la situation paradoxale révélée par l'examen des moyens consacrés au transport ferroviaire. Alors même que l'on vante les mérites de ce mode de transport, dans le même temps, le budget de l'action 41 « Ferroviaire » diminue de 0,89 %, et la SNCF modifie les horaires de desserte, voire en supprime certaines, en l'absence de toute concertation avec les usagers et les élus. Je prendrai l'exemple de mon territoire, desservi par le TGV Roissy-Champagne-Ardenne, en trente-cinq minutes jusqu'à présent, et dorénavant en deux heures, car un passage à Marne-la-Vallée semble indispensable.

À l'heure où le rapport Philizot n'est pas connu, le sort des petites lignes est incertain. Monsieur le secrétaire d'État, vous indiquez avoir pour objectif l'arrêt de la délivrance de permis de construire là où il n'y a pas de desserte ferroviaire, par exemple en supprimant le prêt à taux zéro en milieu rural, au lieu de lutter contre la fermeture des petites lignes dans ces mêmes territoires ruraux. Je vous rappelle que nous avons débattu du projet de loi d'orientation des mobilités sans avoir eu connaissance de ce rapport, et que nous étudions aujourd'hui le budget des transports sans connaître l'état réel ni les besoins de réfection de nos lignes.

Dans ces circonstances, pensez-vous que le présent budget est de nature à répondre aux attentes des Français en matière de desserte et de transport ferroviaires ? N'avez-vous pas le sentiment que les moyens alloués ne sont pas suffisants pour réduire efficacement la fracture territoriale en matière de transport ?

Quant à la reprise de la dette de la SNCF – 25 milliards d'euros en 2020 et 10 milliards en 2022 –, elle était nécessaire. Quel rôle le Gouvernement compte-t-il jouer afin de lui éviter de retomber dans la spirale de l'endettement ? Pouvez-vous nous dire si le Gouvernement compte s'engager sur le régime spécial des retraites des cheminots, dans le cadre de la réforme voulue par le Président de la République ?

S'agissant du fret ferroviaire, nous savons que son développement suppose un accès compétitif à l'infrastructure pour être performant. Tel n'est pas le cas. Quelles sont les mesures que vous entendez mettre en œuvre pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire en France ?

La mobilité durable est une question de maillage du territoire.

M. Damien Abad. Eh oui !

Mme Valérie Beauvais. Elle n'est pas simplement affaire de dispositions fiscales ; elle suppose une vraie volonté politique, clairement financée.

S'agissant des crédits alloués aux affaires maritimes, nous espérons que ce budget permettra de répondre aux questions majeures que sont la préservation de la ressource halieutique, le maintien d'une économie viable, le renforcement de la sécurité maritime et la protection de l'environnement, en assurant leur adaptation aux nombreuses spécificités locales.

Certaines interrogations demeurent. Nous nous interrogeons notamment sur la mobilisation des crédits inscrits à l'action 01 « Sécurité et sûreté maritimes » : ne pourraient-ils pas servir à renforcer les contrôles, notamment dans la zone de l'océan Indien ? De même, les crédits de l'action 04 « Action interministérielle de la mer » pourraient-ils être consacrés à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ?

Compte tenu de ces observations, le groupe Les Républicains votera contre ce projet de budget.

M. Damien Abad. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Aude Luquet.

Mme Aude Luquet. Monsieur le secrétaire d'État, le projet de budget relatif aux transports que vous nous présentez aujourd'hui revêt un sens tout particulier, car il conclut les nombreuses heures d'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, que nous adopterons définitivement au cours des prochaines semaines.

Ce texte trouve son origine dans un constat partagé par tous : nos infrastructures de transports, à bien des endroits du territoire, sont dans un état inacceptable. Ce constat est corroboré par le dernier rapport du Forum économique international sur la qualité des routes, qui place la France en dix-huitième position, soit onze places perdues en quelques années.

En conséquence, il convenait de repenser nos mobilités du quotidien, en concentrant nos investissements sur la rénovation des réseaux existants et sur le verdissement de nos modes de déplacement. Toutefois, en l'absence de financements garantis et pérennes à la hauteur, nous aurons beau empiler les bonnes intentions, il ne se passera rien.

Nous sommes donc satisfaits de la traduction, dans le présent projet de loi de finances, des engagements pris dans le cadre de l'examen de la LOM. Citons notamment la création d'une contribution sur les billets d'avion, qui abondera le budget de l'AFITF – faisant ainsi contribuer pour la première fois le transport aérien à la politique multimodale de mobilité –, le soutien au plan vélo, destiné à tripler les déplacements à vélo d'ici 2024, et la création du forfait mobilité durable, au profit des salariés utilisant des modes de transport alternatifs à la voiture.

Au nom du groupe MODEM et apparentés, je salue l'augmentation des moyens alloués aux transports, qui nous permettront de répondre aux exigences de nos concitoyens en matière de qualité des mobilités, et de faire en sorte que celles-ci soient plus respectueuses de l'environnement.

Outre les infrastructures, l'un des enjeux qui se trouvent au cœur de la future loi d'orientation des mobilités est le soutien aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et aux nouveaux modes de mobilité associés aux nouvelles technologies. Citons notamment le développement de la multimodalité, l'expérimentation des véhicules autonomes, le soutien à la mobilité partagée et la transition vers de nouveaux carburants.

À ce titre, en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les fractures territoriales, j'évoquerai deux points fondamentaux à nos yeux.

J'appelle tout d'abord votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur l'importance qu'il y a à soutenir le développement de la filière des biocarburants. Ils présentent en effet de très nombreux avantages : réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, nouveaux revenus pour l'agriculture française, prix bien moins élevé à la pompe... Le superéthanol E85 est par exemple moitié moins cher que l'essence ou le diesel.

En raison de ces nombreux avantages, les véhicules roulant aux biocarburants font l'objet d'un soutien public important, qui favorise sans aucun doute la vente de ces véhicules. Nous devons continuer dans cette voie, qui rendra accessible la transition vers un modèle plus vertueux.

Nous vous demandons donc de soutenir davantage cette filière en plein essor afin, notamment, d'accélérer la recherche sur la deuxième et la troisième génération de biocarburants.

J'évoquerai également le biogaz, à savoir le méthane d'origine renouvelable. J'appelle votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur le fait que la première partie du projet de loi de finances taxe de façon identique le gaz d'origine fossile, particulièrement polluant, et le biogaz injecté. Cette taxation identique est particulièrement incohérente, puisque le biogaz permet de réduire nos émissions de polluants atmosphériques.

Nous nous sommes engagés, lors des débats sur la LOM, à atteindre en 2050 l'objectif de neutralité carbone dans le secteur des transports terrestres. Les carburants alternatifs, tels que les carburants de synthèse, l'hydrogène vert ou le biogaz, pourront nous aider à atteindre cet objectif en mettant la transition écologique à portée de tous. Il importe de tout faire pour soutenir leur développement, qui est aussi une chance pour relancer l'activité économique de certains territoires, ces carburants ayant vocation à être produits en France.

Je dirai un mot, enfin, sur les affaires maritimes, dont je salue la stabilité budgétaire. Nous notons que le Gouvernement s'est engagé à augmenter de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205 dans le but de renforcer le soutien à la Société nationale de sauvetage en mer. Ces financements permettront à la SNSM de renouveler sa flotte, qui arrive en fin de vie. Nous envoyons ainsi un signal fort en faveur de la pérennisation de son modèle. Nous resterons néanmoins attentifs sur deux points qui restent en suspens : le

maintien de ces crédits après 2020, et leur incidence sur le budget futur des affaires maritimes, puisqu'il inclut la gestion du sauvetage en mer.

Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe du Mouvement démocrate et apparentés votera les crédits « Transports et affaires maritimes » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (*Mme Barbara Pompili applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. Ce budget est-il à la hauteur de la transition écologique ? Nous permettra-t-il d'opérer le tournant qui s'impose aujourd'hui pour orienter toutes nos dépenses publiques de manière à répondre à l'exigence inéluctable de lutter contre le changement climatique ? Ce budget est-il, enfin, à la hauteur de vos ambitions ?

Ces questions étant posées par moi, vous vous doutez que ma réponse sera probablement « non », tandis que j'imagine que vous me répondrez en chœur « oui ».

Ces questions se posent avec d'autant plus d'acuité que vous bénéficiez d'une situation économique et financière favorable : grâce aux taux d'intérêt historiquement bas, l'État a économisé 8 milliards d'euros. Les prélèvements à la source ont, en outre, rapporté près de 2 milliards supplémentaires. Pour le dire simplement, la situation vous offre donc des marges : vous avez finalement les moyens d'orienter les dépenses un peu plus favorablement aux mesures qui peuvent concourir à la lutte contre le changement climatique. C'est vrai dans tous les domaines, particulièrement dans celui des transports.

Le Haut Conseil pour le climat juge pourtant qu'une grande partie des actions entreprises et des dispositifs instaurés ne sont pas satisfaisants. S'y ajoutent, entre autres, les commentaires de l'Institut pour l'économie du climat, qui indiquent que, si nous nous fixons pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050, il nous faudra redoubler d'efforts au cours des prochaines années. Il estime que le coût de ces efforts devrait se situer entre 16 et 17 milliards d'euros chaque année supplémentaire, c'est-à-dire, pour les investissements publics, entre 7 et 9 milliards. Vous voyez que nous sommes assez loin du compte.

Vous nous avez certes distribué un livret pour la transition écologique énumérant tous les efforts que vous semblez avoir faits pour atteindre l'objectif et réaliser l'ambition de la transition écologique. En ce qui concerne le domaine des transports, on y lit que, désormais, plus un centime n'ira aux grands projets, mais que tout sera consacré à ce que vous appelez les « transports du quotidien ».

Mais, sur ce sujet, comme l'ont dit mes collègues, un rapport se fait attendre. Vous le savez, monsieur le secrétaire d'État : on recherche désespérément le rapport Philizot. C'est presque une Arlésienne. Je me souviens d'un jeune député, le député Djebbari, qui, au moment des débats sur la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, avait déposé un amendement, que nous avions soutenu, demandant que l'on dresse l'état des lieux de l'ensemble des petites lignes du pays, en tout cas des lignes sous-denses.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ça tombe bien !

M. Christophe Bouillon. Pourquoi était-ce important ? Parce que vous avez là, dans les petites lignes, une solution alternative sérieuse, plausible, à l'utilisation de la voiture. Des millions de Français vivent aujourd'hui autour des grandes

métropoles ou des grandes agglomérations, et n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour aller travailler. Or, quand on regarde la carte nationale des petites lignes, on est étonné de la correspondance entre la périphérie des grandes agglomérations et ce réseau de lignes qui pourraient être utilisées à bon escient : nous renforcerions la lutte contre les changements climatiques en rendant possible l'utilisation de ces modes de transport alternatifs, plus économes et moins générateurs de gaz à effet de serre.

Nous attendons le rapport Philizot avec d'autant plus d'impatience que, au moment des débats sur le projet de loi d'orientation des mobilités – vous vous en souvenez sans doute, c'est encore plus récent –, plusieurs d'entre nous étaient intervenus, comme certains de mes collègues viennent de le faire, pour demander à disposer des informations utiles pour déterminer le montant des investissements nécessaires à la survie de ces petites lignes. Je pense par exemple – Marie-Noëlle Battistel aussi, sans doute – à la ligne Grenoble-Veynes-Gap. Mais nos collègues ont certainement en tête beaucoup d'autres exemples. Nous devons disposer des données relatives à ces lignes afin de mettre en face les investissements nécessaires à la renaissance du projet.

J'y insiste d'autant plus que nous avons voté, avec la loi d'orientation des mobilités, des dispositions relatives à la programmation des investissements. Dites-le-moi sincèrement, monsieur le secrétaire d'État : dans cette loi de programmation, investissement par investissement, qu'est-ce qui correspond véritablement aux transports du quotidien ? Dans les petites lignes, vous avez du quotidien. Dans les infrastructures autoroutières ou ferroviaires importantes, voire les lignes nouvelles à grande vitesse, je ne suis pas sûr que l'on soit exactement dans le quotidien. C'est la raison pour laquelle j'insiste auprès de vous pour que nous puissions enfin disposer du rapport sur les petites lignes ferroviaires, afin d'y affecter les investissements qui conviennent. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et GDR.*)

Mme Marie-Noëlle Battistel. Très bien !

M. Jean-Charles Colas-Roy. Le plan vélo, c'est du quotidien !

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Il y a un mois, le Gouvernement confirmait son engagement financier en faveur du canal Seine-Nord Europe. Cet engagement devait se traduire par un amendement au projet de loi de finances pour 2020. C'est chose faite, et je voudrais saluer le vote de cet amendement lors de l'examen de la première partie du PLF. J'associe évidemment à mon propos mon collègue Guy Bricout.

Je déplore bien sûr que, pour un projet de cette ampleur, le vote ait eu lieu dans l'indifférence générale. Mais le plus important est de savoir que cette infrastructure verra bien le jour en 2028. Je tiens donc à saluer une nouvelle fois la volonté et la détermination des collectivités territoriales, ainsi que celles dont ont fait preuve l'Union européenne et l'État, qui respecte sa parole. Dans la période de défiance vis-à-vis du politique que nous traversons, ce projet redonne, à n'en pas douter, confiance dans la parole publique et espoir pour nos territoires du Nord.

Sur le volet « Transports » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » que notre assemblée s'apprête à examiner, le groupe UDI, Agir et indépendants

tient à saluer les avancées permises par l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités qui arrive en nouvelle lecture au Sénat.

Pour la première fois, une visibilité est donnée sur le budget des transports, avec l'augmentation des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Ce programme bénéficiera en effet, cela a été dit, d'une augmentation de 10 % des fonds de concours attribués à cette agence pour financer les infrastructures de transport.

C'est une excellente nouvelle, car les débats sur le projet de loi d'orientation des mobilités ont montré quels investissements étaient nécessaires pour entretenir ces infrastructures qui, comme l'a dit Aude Luquet, en ont bien besoin, et, bien sûr, pour développer parallèlement des mobilités plus propres.

Je souhaite toutefois nuancer le tableau des hausses de crédits en faveur des transports, car celles-ci doivent être rapprochées de certaines mesures votées dans la première partie du PLF.

Je pense en particulier à la fin de l'exonération pour le gazole non routier – GNR. Nous ne le répétons jamais assez : si nous sommes convaincus que nous devons aller vers la décarbonation des transports et agir pour atteindre les objectifs ambitieux que la France s'est fixés, cela ne peut se faire de manière brutale, ni au détriment de nos concitoyens.

C'est pourquoi nous avons proposé, en première partie, un amendement tendant à lisser davantage la suppression des tarifs réduits de TICPE pour le GNR et laisser au secteur le temps de s'adapter. C'est encore la raison pour laquelle nous avons défendu, toujours en première partie du PLF, des mesures fortes de baisse de la TVA sur les transports du quotidien. C'est pourquoi, enfin, notre groupe se félicite du maintien des dispositifs qui fonctionnent, comme la prime à la conversion. Quand l'efficacité est avérée, ne changeons rien !

Il est effectivement important d'accompagner les filières et de trouver des solutions alternatives, tout comme il est essentiel de donner envie à nos concitoyens de modifier leurs habitudes.

D'ailleurs, une solution alternative, une solution gagnante-gagnante, il en existe une ! Aude Luquet l'a dit tout à l'heure : ce sont les biocarburants. Que ce soit pour le secteur de l'aérien, le secteur terrestre ou le secteur maritime, ils constituent une voie dans laquelle, si nous voulons être à la hauteur des défis écologiques, climatiques et économiques, il nous faut de l'audace, encore de l'audace et toujours de l'audace ! Malheureusement, aucune mesure n'est prévue par ce budget, malgré les nombreux amendements déposés en ce sens par notre groupe.

Le volet « Transports » concerne également la reprise de la première partie de la dette de la SNCF par l'État. Lors de l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, notre groupe avait soutenu cette reprise. C'est une excellente décision. Il est toutefois impératif d'éviter qu'une telle situation ne se reproduise et que la dette ne se reconstitue, sous peine, comme je l'ai dit en commission du développement durable, de vivre un remake de l'aventure du sapeur Camembert et du fameux tas de sable.

Quand je parle de la SNCF, je pense moi aussi, immanquablement, aux dessertes fines du territoire, ces petites lignes, comme on les appelle, qui sont pourtant si impor-

tantes pour nos territoires ruraux ! Nous ignorons à ce jour les conclusions du rapport Philizot sur le devenir de ces lignes, rapport commandé par notre assemblée. Le budget aurait dû être examiné à l'aune de cet état des lieux, comme l'a très bien dit Christophe Bouillon. Vous conviendrez, monsieur le secrétaire d'État, qu'il y a là matière à s'interroger. J'y insiste : abandonner ces lignes ne ferait qu'accroître les fractures territoriales existantes.

Je conclurai par quelques mots sur le programme « Affaires maritimes ». Lors des discussions sur la première partie du PLF, on nous a annoncé une augmentation de 4,5 millions d'euros des crédits du programme 205 dans le but de renforcer le soutien à la Société nationale de sauvetage en mer. Cette augmentation était attendue, et, si j'ai bien écouté mes collègues, nous nous en réjouissons sur tous les bancs de l'hémicycle. Mais, comme le rapporteur de ce programme, j'insiste sur la nécessité de pérenniser ce financement au-delà de l'année 2020.

J'espère que la discussion à venir sera constructive. Je n'en doute pas. Pour l'heure, je souhaite souligner la bonne direction prise sur le volet « Transports et affaires maritimes » de ce budget.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Le présent budget nous inspire trois réflexions. Il permet, d'abord, de répondre aux préoccupations du quotidien. Ce n'est déjà pas mal pour un budget du ministère des transports ! En tout cas, c'est attendu. Mais c'est aussi, parfois, un budget en trompe-l'œil ! Et c'est un budget assez timide sur les grandes ruptures. Or il faut de grandes ruptures.

Mais nous ne cacherons pas notre satisfaction de constater que ce budget permettra de répondre aux grandes préoccupations du quotidien. Je pense notamment à la SNCF : voilà des années que nous rêvions d'une entreprise publique équilibrée financièrement, grâce à la reprise de la dette par l'État. Il s'y était engagé par les lois ferroviaires votées par les précédentes majorités, mais encore fallait-il qu'il tienne parole. L'État reprend les 30 milliards de dette de la SNCF. L'entreprise publique retrouvant ainsi l'équilibre, c'est un bon budget pour la SNCF.

C'est aussi une bonne nouvelle pour l'ensemble des Français, puisque ce budget permet de renforcer l'entretien de l'existant plutôt que de créer des lignes nouvelles, comme si souvent par le passé. Dans le secteur ferroviaire, le besoin prioritaire est l'entretien des transports du quotidien. En la matière, voudrions-nous entretenir davantage de matériels que nous ne pourrions pas le faire pour des raisons techniques.

Ce budget confirme globalement les efforts en faveur des infrastructures routières et des canaux. Cela correspond au scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, dans lequel la priorité donnée à l'entretien des infrastructures s'accompagne d'investissements nouveaux, réclamés de longue date, pour décongestionner des centres-villes ou des lieux saturés.

Ce budget répond aux préoccupations du quotidien et, ne serait-ce que pour cette raison, le groupe Libertés et territoires le votera et je le voterai avec un grand plaisir. Mais il ne faut pas se leurrer, c'est aussi un budget en trompe-l'œil.

En effet, il manque 200 à 250 millions d'euros dans le budget de l'AFITF. Certes, ces crédits ne sont pas nécessaires en 2020, mais ils seront indispensables pour suivre le scénario 2.

De surcroît, l'État n'apporte pas systématiquement de contrepartie aux efforts qu'il demande aux uns et aux autres. Ainsi, s'agissant de la SNCF, l'État se garde bien de compenser les quelque 100 millions d'euros correspondants aux obligations nouvelles qu'il lui impose.

On se gargarise des investissements dans la sécurisation des passages à niveau – 130 millions d'euros par an –, mais on oublie de dire que 80 millions seulement sont versés par l'État, laissant 50 millions à la charge de la SNCF. De même, on s'enorgueillit des efforts en matière d'accessibilité. Pourtant, sur les 45 millions d'euros d'investissements annoncés, seuls 30 millions sont financés par l'AFITF.

Quant aux tarifications sociales, seule la moitié de leur coût – 20 millions d'euros par an – est prise en charge par l'État. La note s'élève tout de même à 100 millions d'euros pour une entreprise qui dégage un résultat net de 20 millions d'euros. Des efforts restent donc à faire.

Quant au fonds mobilités actives et au plan vélo, 50 millions y sont consacrés – c'est bien – mais, dans le même temps, le versement transport est dépouillé de 45 millions d'euros.

Enfin, ce budget est timide sur les grandes ruptures. Si nous voulons nous désintoxiquer du moteur thermique, développer massivement le transport collectif, ou substituer au transport routier le ferroviaire, il faut recourir à la fiscalité verte, à la taxe poids lourds et au doublement des primes pour les véhicules électriques. Si nous voulons nous engager dans de grandes ruptures en matière de transports, nous devons y consacrer de grands moyens. Ce n'est pas encore le cas.

Mais ne gâchons pas notre plaisir, à tout le moins pour les transports du quotidien, ce budget répond aux préoccupations actuelles. Le groupe Libertés et territoires le votera.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. J'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui le budget du ministère des transports pour l'année 2020, qui entend être le budget des engagements tenus, tant pour les mobilités du quotidien que pour les investissements structurants de moyen et long termes.

Les crédits consacrés aux politiques de transport représentent 9,8 milliards d'euros, soit une hausse de 6,3 % par rapport à l'année dernière.

Ce budget s'inscrit dans un contexte particulier. Tout d'abord, les épisodes de l'automne 2018 ont mis en exergue l'importance des problématiques de transport dans le quotidien de nos concitoyens et dans le rapport qu'ils ont, chaque jour, au territoire et à notre société. Ce budget place donc les investissements structurels et le maintien de la qualité de service au cœur de notre politique.

Il met également la question environnementale au centre de nos choix de politiques publiques. Tous les ministères, a fortiori celui des transports, doivent relever le défi sociétal et environnemental.

De manière plus générale, nous amplifions l'effort en faveur l'entretien et l'exploitation des réseaux, trop souvent sous-dimensionné. Une enveloppe de 850 millions d'euros est ainsi allouée à la régénération du réseau routier national.

Concernant la SNCF, l'État consacre 2,2 milliards d'euros de concours au réseau ferré qu'il nous appartient de préserver mais aussi de moderniser – je pense ici au renforcement de la sécurité sur les passages à niveau que M. Simian a évoqué.

Est également introduit un nouveau programme destiné à financer la dette reprise à la SNCF – 20 milliards d'euros en 2020. Il s'agit là du respect des engagements de l'État afin de permettre au groupe public ferroviaire, qui devra affronter bien des défis dans les années à venir, de redresser sa situation financière.

Le budget pour 2020, en forte hausse, concrétise les engagements pris dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités. L'augmentation de 640 millions d'euros par rapport à 2019 permet notamment de porter à 2 982 millions d'euros le budget de l'AFITF pour l'année prochaine afin de financer, d'une part, à hauteur de 80 millions d'euros supplémentaires, la régénération des réseaux routiers et fluviaux existants, et d'autre part, la poursuite des investissements dans les matériels roulants des trains d'équilibre du territoire. Le budget de l'AFITF comprend notamment 22 millions d'euros pour amorcer le marché d'acquisition des vingt-huit rames pour les lignes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse.

La mobilité durable, qui est une préoccupation fondamentale du Gouvernement, trouve des traductions concrètes dans le présent PLF.

Nous souhaitons ainsi tripler les déplacements à vélo d'ici à 2024, objectif auquel nous consacrons 350 millions d'euros sur sept ans. Nous créons également le forfait mobilité durable pour les salariés utilisant des modes de transport alternatifs à la voiture. Celui-ci est facultatif pour les entreprises, mais je suis fier que l'État l'applique dès 2020 pour l'ensemble de ses agents. L'aide au transport combiné, essentielle pour accompagner le report modal et déjà inscrite dans le budget pour 2019, est confirmée. Elle sera utilisée pour le train Perpignan-Rungis – j'aurai l'occasion d'y revenir, madame Obono.

Permettez-moi maintenant de dire quelques mots sur notre politique de transport maritime, dont le budget s'élève à 292 millions d'euros.

Je tiens d'abord à saluer cette année l'engagement des bénévoles et des personnels de la Société nationale de sauvetage en mer qui, parfois au prix de leur vie, comme l'a tristement rappelé le naufrage au large des Sables-d'Olonne, apportent un concours indispensable à l'État pour l'accomplissement des secours en mer. Je confirme que mon ministère maintiendra à leur niveau de 2019 les moyens accordés à cette association.

L'État poursuivra en 2020 son engagement auprès des ports en sécurisant les moyens nécessaires à leur bon entretien, notamment en matière de dragage, et en poursuivant les plans de développement des opérations inscrites dans les contrats de plan État-région.

Pour limiter l'empreinte environnementale du transport maritime et améliorer la qualité de l'air, plusieurs actions sont engagées. La France défend, par exemple, le projet de création d'une zone de réglementation des émissions de

polluants atmosphériques en Méditerranée, sur le modèle de celle qui existe déjà dans la Manche et en mer du Nord. En ce qui concerne les émissions de CO₂, des propositions telles que la réduction de la vitesse des navires sont soutenues dans les instances internationales.

Enfin, une démarche de planification de l'espace maritime a été lancée pour organiser et faire coexister les activités en mer et sur les littoraux tout en protégeant le milieu marin.

Pour terminer, j'évoquerai le volet aviation civile du budget 2020...

Mme Marie-Noëlle Battistel. Et les petites lignes ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. ...qui se structure autour de deux axes principaux : d'abord, le maintien d'un haut niveau d'investissement en matière de sécurité. En effet, sur les 2,29 milliards d'euros de budget de la DGAC, un effort particulier est réalisé sur les investissements permettant de garantir la fourniture de services performants conforme à l'accord européen pour 2023-2024.

Ensuite, nous cherchons à limiter les impacts environnementaux du secteur aéronautique. C'est dans cette perspective que la politique gouvernementale vise à favoriser l'incorporation de biocarburants dans le kérosène et à optimiser les trajectoires directes pour limiter la consommation de carburant et les nuisances sonores.

Toujours soucieux de préserver nos finances publiques, nous poursuivons le désendettement de la DGAC pour le ramener à son niveau de 2005.

Je profite du temps qu'il me reste pour répondre de façon plus directe à vos questions.

Monsieur Benoît Simian, le compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » est retracé dans le programme 174. La part du bonus pour l'achat de véhicules électriques financé par le CAS y est clairement identifiée. La traçabilité du CAS est donc bien assurée dans les documents budgétaires.

Monsieur Saïd Ahamada, l'hydrogène est en effet une voie d'avenir pour les navires. Un engagement pour la croissance verte sur le thème de l'hydrogène dans le transport maritime et fluvial sera signé à la fin de l'année 2019. Le Gouvernement est tout à fait ouvert au financement de projets pilotes.

Madame Valérie Beauvais, les gros malus sont réservés aux véhicules très émetteurs. Les véhicules de taille moyenne se voient généralement appliquer des malus faibles. La moitié du parc de véhicules neufs est acquise par les entreprises. Dans la lutte contre les véhicules polluants, nous préservons donc le portefeuille des ménages modestes.

S'agissant du rapport Philizot, que nombre d'entre vous ont évoqué...

M. Pierre Dharréville. Vous l'avez apporté ?

Mme Marie-Noëlle Battistel. Il est prêt ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Je suis très à l'aise puisque, lorsque j'étais rapporteur du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire, je l'avais demandé au Gouvernement. Je l'ai dit en commission, l'avant-projet de rapport nous a été remis, mais j'ai souhaité que le préfet Philizot poursuive, pour le mois qui vient, les discussions avec les régions afin que, à la fin de novembre ou au

début de décembre, nous disposons non pas d'un rapport faisant la transparence sur les coûts et l'état du réseau – ce qui est déjà très bien –, mais d'un plan d'actions validé par les régions. Ainsi, il sera opérationnel et nous pourrions décliner les solutions les plus innovantes – le train léger, le train à hydrogène. Dans certains territoires, – je vois Mme Auconie et je pense à la ligne Tours-Loches mais il y en a bien d'autres –, nous aurons matière à proposer des solutions au service des populations et adaptée au trafic, aujourd'hui assez hétérogène.

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. Et le train de Rungis ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Oui, je réponds à Mme Obono. Je rappelle les circonstances qui ont conduit à l'arrêt de la ligne Perpignan-Rungis, le train des primeurs : la dégradation de l'offre ferroviaire avait amené les chargeurs à se reporter sur la route.

Nous avons demandé à la SNCF de restaurer les quatre-vingts wagons – plus de la moitié ont aujourd'hui été remis en état et sont opérationnels. Nous avons également élaboré une nouvelle offre de service avec un affréteur, Novatrans, qui s'est exprimé sur le sujet.

Je réponds à votre question dans la question : pourquoi le train part-il de Valenton et non de Rungis ? Nous avons cherché le cadre propice à la remise en service du train. Je le rappelle, les deux tiers des marchandises qui arrivaient auparavant à Rungis étaient immédiatement transbordées sur des camions pour alimenter les centrales d'achat de la grande distribution. Parallèlement, nous menons la modernisation du quai de Rungis, qui prendra un peu plus de temps, afin d'offrir un cadre adapté au fret ferroviaire. Nous répondons à court terme, pour permettre la reprise du trafic, et à long terme, pour aménager une solution de fret ferroviaire à partir des deux destinations des marchandises. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

La parole est à M. Daniel Labaronne.

M. Daniel Labaronne. Je supplée Bénédicte Peyrol, qui souhaitait vous poser deux questions.

La première concerne l'évolution des dépenses fiscales défavorables à l'environnement. Dans le budget 2020, le Gouvernement a pris plusieurs mesures en faveur d'une fiscalité environnementale plus juste, en augmentant la contribution de certains secteurs polluants – transport routier de marchandises et aviation –, en renforçant certains dispositifs incitatifs – malus automobiles.

Pourtant, plusieurs rapports, demandés par les parlementaires, sur le « *green budgeting* » et la révision des annexes budgétaires ont souligné le poids de certaines niches fiscales défavorables au climat – de l'ordre de 13 à 15 milliards d'euros, notamment dans les transports. Il me semble indispensable, au nom de la justice fiscale, de réduire ces soutiens publics. Plusieurs amendements en ce sens ont été déposés par mes collègues en première partie du PLF.

Quelles seraient dès lors vos orientations pour mettre fin ou, du moins, pour réformer ces dépenses fiscales défavorables dans le domaine du transport, tant au niveau national qu'au niveau européen ?

La seconde question porte sur la part des investissements dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables », en particulier s'agissant des transports. Les

jaunes budgétaires indiquent que les investissements bas carbone ont atteint dans ce secteur 13 milliards d'euros en 2018 et ont fortement augmenté de 24 % entre 2016 et 2018.

Grâce à la loi d'orientation des mobilités et au grand plan d'investissement, ces investissements sont dirigés d'une part vers le développement des infrastructures routières et ferroviaires et, d'autre part, vers les véhicules bas carbone et les modes de déplacement doux. Le dernier rapport d'allocation et de performance de l'obligation assimilable du trésor – OAT – verte, dont l'encours s'élève à 19 milliards d'euros, a également souligné l'importance de ces dépenses. Les besoins d'investissements demeurent néanmoins très importants dans ce secteur afin de respecter les différents budgets carbone, visant essentiellement à remplacer progressivement les dépenses dans les véhicules thermiques au profit des véhicules électriques.

Quelle est donc, monsieur le secrétaire d'État, votre appréhension des investissements publics en faveur de la transition écologique, au regard des budgets carbone d'un point de vue général et du financement par l'OAT plus particulièrement ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État*. Je connais votre engagement sur ce sujet, monsieur Labaronne, ainsi que celui de votre collègue Bénédicte Peyrol, et je vous remercie pour votre question.

Je rappelle d'abord que, grâce au travail de Mme Peyrol, les documents budgétaires ont évolué. Le jaune budgétaire relatif à la transition écologique est disponible et intègre déjà le travail parlementaire effectué au cours des dix-huit derniers mois, tandis que nous disposons du rapport de la mission de l'Inspection générale des finances sur le budget vert. Nous aurons, dans les mois qui viennent, à faire coïncider les périmètres de ces deux documents.

Les dépenses qui sont considérées comme favorables à l'environnement représentent un peu plus de 36 milliards d'euros d'après le rapport sur le budget vert, contre 19 milliards d'euros selon le jaune budgétaire relatif à la transition écologique. Il s'agit désormais de faire coïncider ces deux documents de manière que le PLF pour 2021 tire pleinement les conséquences de ces documents budgétaires modernisés ; qu'il puisse offrir un outil d'évaluation approprié ; et qu'il puisse, sinon inciter l'action de l'État, du moins déterminer les leviers de politique publique les plus favorables pour notre action collective.

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne.

M. Bruno Millienne. Le Gouvernement a placé au cœur de ses préoccupations la question de la mobilité des Français, s'agissant en particulier des transports du quotidien, comme en atteste le projet de loi d'orientation des mobilités en cours d'adoption. Ce texte, que vous connaissez parfaitement, monsieur le secrétaire d'État, recouvre de grandes réformes demandées depuis de nombreuses années par toutes les parties prenantes.

Cependant, il a reçu de multiples critiques sur la question du financement, laquelle a d'ailleurs débouché sur l'échec de la commission mixte paritaire. Le projet de loi de finances pour l'année 2020 doit être l'occasion de répondre à ces critiques en prévoyant des crédits à la hauteur de nos ambitions, si nous ne voulons pas que ces dernières soient revues à la baisse.

Je tiens donc à appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur la mesure de plafonnement, prise à l'article 21 de la première partie du budget, qui aura comme conséquence de baisser les fonds perçus par les autorités organisatrices de la mobilité. Il est vrai que le versement transport bénéficie chaque année d'un très bon rendement, mais instaurer un tel plafond l'année même de l'examen et de l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, durant laquelle nous avons souhaité défendre l'intérêt de la mise en œuvre d'infrastructures de transports en commun et avons souhaité renforcer les autorités organisatrices, est particulièrement difficile à entendre.

Sur un tout autre sujet, celui de la régénération du réseau routier français, dont on sait qu'il n'a eu de cesse de se dégrader ces sept dernières années, passant du premier rang mondial en 2012 au dix-huitième en 2018, selon un classement du Forum économique mondial, je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'État, que vous puissiez nous expliquer ce que le PLF prévoit pour mener à bien l'ensemble de l'entretien et de la sécurisation de ce réseau.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. S'agissant de l'article 21, vous avez rappelé, monsieur Millienne, que ses dispositions doivent se lire dans l'équilibre global, que le versement transport bénéficie d'un très fort dynamisme et que notre intention n'est évidemment pas de pénaliser les moyens consacrés aux transports que les collectivités souhaitent mettre en œuvre.

Aussi, pour éviter tout risque de mauvaise interprétation, le Gouvernement est ouvert à un ajustement du texte de manière que les collectivités puissent voir apparaître la recette du versement transport ou sa compensation et, ainsi, se prémunir contre une baisse des ressources entre 2019 et 2020.

M. Bruno Millienne. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Ma question porte sur la mobilité urbaine. La loi d'orientation des mobilités étant actée, nous attendons la poursuite du programme d'aide de l'État en faveur des transports collectifs en site propre, c'est-à-dire des investissements des collectivités locales en matière de transports collectifs, de réseaux ou d'acquisition de nouveaux véhicules, par le biais d'un quatrième appel à projets – les trois premiers ayant découlé du Grenelle de l'environnement et de ses suites. Lors des débats sur le projet de loi d'orientation des mobilités, le Gouvernement a pris l'engagement de son lancement, attendu par les collectivités. Aussi ma question est-elle simple : quand va-t-il démarrer ?

Quel sera, par ailleurs, le montant des aides financières, étant donné que nous espérons que celui-ci sera légèrement supérieur aux 45 millions d'euros de la compensation du versement transport que Bercy pique aux collectivités locales ? Je rappelle qu'un engagement très fort a été pris il y a peu, alors que le versement transport était supprimé pour les entreprises comptant entre neuf et onze salariés. Une compensation totale devait être fournie, l'État l'avait promis, mais à peine nous étions-nous retournés, que cet engagement financier était repris.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. À question concrète, réponse concrète, monsieur Pancher. Le quatrième appel à projets sera connu mi-2020 et son montant sera d'environ 450 millions d'euros.

M. Bertrand Pancher. Net ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. Oui, net, et dans le volume du présent appel à projets. Le déploiement des crédits s'effectuera quant à lui au fil de la maturité des projets, comme il est coutume de le faire.

Mission
« Écologie, développement et mobilité durables »
(état B)

M. le président. J'appelle les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », inscrits à l'état B.

La parole est à Mme la secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 1246.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Cet amendement du Gouvernement vise à augmenter les crédits de la Société nationale de sauvetage en mer. L'État finance directement l'action de la SNSM depuis plusieurs années à hauteur de 6,2 millions d'euros. Compte tenu des enjeux auxquels doit faire face la SNSM, le Gouvernement souhaite, en accord avec le Président de la République, augmenter cet effort, que nous allons porter à 10,7 millions d'euros. Une partie de ces 4,5 millions d'euros supplémentaires sera redéployée depuis le programme 203 « Infrastructures et services de transports », tandis que le reste proviendra du budget général.

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. Nous commençons d'une bonne manière l'examen de cette série d'amendements en accroissant de 4,5 millions d'euros la subvention de la SNSM. Un amendement semblable, gagé sur le droit de timbre payé par les plaisanciers, avait été déposé lors de l'examen en séance publique de la première partie du PLF, sous l'œil bienveillant du président de l'Assemblée nationale. Le Gouvernement avait alors fait la promesse, tenue aujourd'hui, d'augmenter la subvention de l'État à la SNSM de 4,5 millions d'euros.

Je souligne également que, dès la première année de cette législature, la nécessité d'accorder des financements complémentaires à la SNSM a été prise en considération, une subvention de 6 millions d'euros – contre 3,5 millions d'euros avant 2017 – a ainsi été pérennisée. Je remercie donc le Gouvernement de tenir sa promesse au travers d'un amendement qui devrait recueillir l'unanimité. L'avis de la commission est favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean-Charles Colas-Roy.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je salue le Gouvernement pour ce geste, demandé, en effet, par M. le président Ferrand. Je souhaiterais également signaler l'engagement de notre collègue Jimmy Pahun, qui s'est montré très actif sur ce sujet en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

(L'amendement n° 1246 est adopté.)

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 894.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Cet amendement, déposé par Laurent Saint-Martin et qui a reçu un avis favorable de la commission des finances, vise à la séparation des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », afin d'isoler ceux relatifs aux transports, ce qui serait une mesure de simplification et donc de bon sens. De cette manière, nous n'aurions pas, comme ce soir dans l'hémicycle, deux ministres présents au banc pour représenter le Gouvernement sur ce sujet, mais un seul.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Il serait un peu réducteur, monsieur Simian, de dire que transports et développement durable n'ont pas de relation l'un avec l'autre. Aussi sommes-nous effectivement deux au banc, avec M. le secrétaire d'État chargé des transports, et nous succédons-nous – de façon harmonieuse, me semble-t-il – pour cette discussion. Car on ne peut à la fois isoler la partie relative aux transports – avec le programme 203 « Infrastructures et services de transport », le programme 205 « Affaires maritimes » et le compte d'affectation spéciale correspondant – et conserver l'unité de la mission, portant à la fois sur l'écologie, les transports, la mobilité durable et l'énergie. Celle-ci me paraissant se trouver à un bon point d'équilibre, j'émet un avis défavorable à votre amendement.

M. le président. La parole est à Mme Bérandère Abba, rapporteure pour avis.

Mme Bérandère Abba, rapporteure pour avis. Comme vient de l'expliquer Mme la secrétaire d'État, il semblerait très dommageable de séparer le volet relatif aux transports de cette mission, car, nous le savons, ces derniers sont intimement liés aux questions d'impact environnemental, de santé environnementale – en ayant une incidence sur la qualité de l'air – et de dépendance aux énergies fossiles. C'est pourquoi nous opérons une transition du parc automobile, laquelle nécessite un traitement global. Cet amendement ne nous semble donc pas opportuniste.

M. le président. La parole est à M. Benoit Simian, rapporteur spécial.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Nous avons bien commencé, madame la secrétaire d'État, avec les crédits de la SNSM. Il est évident que transports et développement durable sont liés. Aux questions de mobilité, et plus encore de mobilité durable, correspondent des crédits écologiques. Mon amendement ne relève que de la cuisine parlementaire et de la mécanique budgétaire, et il me paraît dans l'intérêt de chacun de séparer cette mission. Son périmètre actuel est dû à la fusion, en 2007, du ministère des transports et de l'équipement et du ministère de l'environnement – il est important de faire un peu d'histoire. Je réitère donc mon soutien à cet amendement soutenu en commission par Laurent Saint-Martin.

(L'amendement n° 894 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 895.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je défends cet amendement au nom de la commission des finances.

En tant que rapporteur spécial, je regrette depuis deux ans l'insuffisante lisibilité des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Par exemple, si les crédits finançant le chèque énergie sont situés dans le programme 174 « Énergie, climat et après-mines », ceux soutenant les services fournis aux bénéficiaires du chèque énergie figurent dans le programme 345 « Service public de l'énergie ». Autre exemple : la compensation des charges de service public de l'énergie est disséminée entre le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et le programme 345.

La Cour des comptes et Laurent Saint-Martin ont pointé d'autres difficultés. Si les solutions que nous proposons diffèrent, le diagnostic est le même : il convient de disposer d'une maquette expliquant lisiblement aux Français comment le budget est organisé. Ma proposition est donc d'avoir deux programmes : le premier serait clairement à vocation sociale et territoriale, quand le second serait dédié à la transition énergétique.

Au sein du programme à vocation sociale et territoriale, seraient regroupés les crédits finançant les zones non interconnectées, le chèque énergie, la prime à la transition énergétique, la prime à la conversion, le bonus écologique, le médiateur national de l'énergie, et l'engagement de la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim. Quant au programme dédié à la transition énergétique, celui-ci réunirait toutes les dépenses relatives aux énergies concourant à cette transition, comme le soutien à la cogénération et aux énergies renouvelables.

Nous lancerions ainsi le débat sur la lisibilité des crédits relatifs à l'écologie, que nous évoquons depuis deux ans, sans avoir avancé d'un iota.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Nous voulons nous aussi que le contenu des programmes budgétaires soit aussi clair et simple que possible. C'est la raison pour laquelle nous avons procédé à un certain nombre de modifications cette année, en tenant compte des recommandations de la Cour des comptes.

Il me semble que la nouvelle architecture du programme 174 va dans le sens de ce que vous souhaitez : à compter de 2020, toutes les dépenses relatives au bonus électrique et au chèque énergie seront imputées sur ce programme. Les programmes 174 et 345 ainsi restructurés financeront des politiques publiques globales et cohérentes : le programme 174 sera consacré à l'accompagnement social de la transition énergétique et comprendra l'ensemble des dispositifs d'aide aux personnes ; le programme 345 sera désormais dédié, à plus de 95 %, à la péréquation tarifaire et à la compensation des opérateurs pour des dispositifs de soutien à la cogénération.

Votre amendement est donc assez largement satisfait. Je vous suggère de le retirer. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

M. le président. Je vous vois encore debout, monsieur le rapporteur spécial. J'imagine que vous voulez répondre à Mme la secrétaire d'État ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je réponds toujours, monsieur le président. Mourir, mais debout ! *(Sourires et exclamations sur plusieurs bancs.)*

M. le président. Pas maintenant, monsieur le rapporteur spécial...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je parlais de la mort de l'amendement ; vous l'aviez compris, mes chers collègues.

Je me réjouis de vos propos, madame la secrétaire d'État. Jusqu'à présent, je n'avais pas noté d'évolution de la maquette. Vous m'affirmez qu'elle sera modifiée. Si cela n'est pas complètement fait, le rapporteur spécial le relèvera et vous rappellera ce point, car tel est son rôle.

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Il aura raison !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. En revanche, je ne crois pas avoir la possibilité de retirer l'amendement de la commission des finances ?

Mme Cendra Motin. Mais si, vous le pouvez !

M. le président. Si, si, monsieur le rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je fais donc usage de mes prérogatives exorbitantes : je le retire, pour montrer que l'opposition est constructive et parce que cela fait plaisir au Gouvernement. Pour une fois, je fais confiance à la majorité. (« Ah ! » et applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.)

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Merci, monsieur le rapporteur spécial !

(L'amendement n° 895 est retiré.)

M. le président. La parole est à M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1179.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Il n'est guère pratique de siéger au banc des commissions... (Sourires.) Nous sommes une ribambelle de rapporteurs et nous examinons cette mission en deux temps, ce qui montre bien que certains crédits ne devraient pas être rassemblés.

Je commence par vous poser une question, madame la secrétaire d'État, car il y a effectivement un problème de lisibilité de ces budgets. Peut-être avez-vous vu, dans la presse, des articles marquant leur désaccord à propos de telle ou telle ligne budgétaire. Dans la réponse que vous m'avez faite tout à l'heure, vous avez indiqué que le budget de l'écologie s'élèverait à 32 milliards d'euros. Pour ma part, je vois, dans les documents fournis par Bercy, un montant de 11,64 milliards pour la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». En outre, vous avez indiqué que le budget augmenterait de 832 millions. Or, si je m'en tiens aux chiffres de Bercy, les crédits du budget général affectés à la mission passeront de 11,52 à 11,64 milliards, ce qui fait une augmentation d'un peu plus de 100 millions. Il est donc très compliqué d'y voir clair...

Bercy annonçant une augmentation de 100 millions, vous me direz ce que vous mettez dans vos 832 millions. Vous m'avez dit que cela ne comprenait ni la dette de la SNCF – 409 millions – ni l'aide à l'acquisition de véhicules propres – 395 millions. Le confirmez-vous ? Vous avez aussi indiqué que les provisions de taxe affectées augmenteraient de 730 millions, dont 504 seront destinés à l'AFITF. Quoi qu'il en soit, tout cela n'a aucun rapport avec le périmètre précis du ministère de l'écologie. Vous me donnerez vos chiffres, car nous n'y voyons toujours pas clair.

Mon amendement va dans le même sens que le précédent. Il vise à distinguer ce qui a été regroupé en 2017 – cela ne remonte pas à plusieurs décennies, on peut donc s'apercevoir aujourd'hui d'une erreur. Il convient de séparer ce qui relève de la mission « Cohésion des territoires » et ce qui relève de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Je me dois de préciser que la commission des finances est défavorable à mon amendement. Pour ma part, j'y suis bien évidemment favorable.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. L'amendement tend à scinder en deux les crédits du titre 2 des ministères de la transition écologique et solidaire et de la cohésion des territoires, en créant un programme distinct pour les crédits relevant de ce dernier. Je n'y suis pas favorable, pour des raisons de fond et des raisons liées à la gestion.

Les deux départements ministériels en question sont soutenus par des administrations pour partie communes. C'est le cas du secrétariat général et d'un certain nombre de directions d'administration centrale ; c'est surtout vrai des services déconcentrés, puisque le DREAL et les directions départementales des territoires – DDT – travaillent pour les deux ministères ; elles n'ont aucune raison de distinguer, dans leur action, ce qui ressortit à l'un ou à l'autre.

Pour des raisons de mutualisation, de travail en commun et de cohérence des politiques publiques, je ne suis pas favorable à votre amendement. Les politiques de la ville, du logement et de l'aménagement du territoire concernent bien sûr des domaines très proches de ceux qui relèvent de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Pour ce qui est des chiffres, tout dépend de la focale. La somme des crédits courants affectés aux différents programmes de la mission qui financent des politiques publiques atteint 13,274 milliards d'euros. Si l'on y ajoute les programmes relatifs aux régimes de retraite, les comptes d'affectation spéciale, les budgets annexes et les taxes pilotables, on arrive à un total brut de 35,5 milliards. Si l'on retranche de ce total les dépenses liées à des dettes et les dépenses non pilotables – par exemple la dette de la SNCF –, on obtient un montant retraité de 32 milliards. Un échange de tableaux serait très utile ; je suis tout à fait d'accord pour que nous partagions nos chiffres, monsieur le rapporteur spécial.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. S'agissant de l'amendement, j'entends votre argument relatif aux services déconcentrés. Toutefois, pour traiter le dossier Lubrizol, les deux directions concernées travaillent non seulement ensemble, mais aussi en relation étroite avec le préfet, qui représente le ministère de l'intérieur. Le fait que des directions aient vocation à travailler ensemble ne justifie pas que l'on rassemble deux budgets du point de vue comptable. En tout cas, il est difficile d'y voir clair.

Nous comparerons effectivement nos chiffres, madame la secrétaire d'État. Si je regarde ceux que Bercy a fournis, je ne vois pas les 13 milliards et quelque dont vous parlez. À ce stade, je constate que les crédits du budget général affectés à la mission finançant la transition écologique s'élèvent à

11,64 milliards. Je ne comprends donc toujours pas les chiffres que vous avez annoncés, et je ne suis pas le seul, si j'en crois un long article publié par *Libération* à ce sujet.

(L'amendement n° 1179 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 95.

M. Fabrice Brun. Il s'agit d'un amendement d'appel. Dans les limites imparties à notre exercice d'affectation budgétaire, il vise à atteindre plus rapidement le doublement de l'enveloppe attribuée au fonds chaleur géré par l'ADEME. J'avais déjà formulé une proposition en ce sens en tant que rapporteur pour avis des crédits du programme 181 « Prévention des risques » lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2018. Je me réjouis en tout cas que les crédits alloués au fonds chaleur passent à 350 millions d'euros.

Depuis plusieurs années, ce fonds a démontré son efficacité. Il doit être renforcé, pour conforter les projets et rendre plus attractif le secteur de la chaleur renouvelable. Nous devons aussi nous interroger, madame la secrétaire d'État, sur le nombre important de projets abandonnés en cours de route.

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement. À titre personnel, je partage l'idée selon laquelle il faut apporter dès à présent les crédits nécessaires au doublement du fonds chaleur. Vous avez raison, monsieur Brun, des incertitudes pèsent sur la capacité de l'ADEME à assurer le même niveau de financement dans les années à venir. Il convient de noter que les crédits budgétaires de l'agence sont en diminution depuis deux ans, de même que ses effectifs, alors qu'elle joue un rôle fondamental en matière de transition écologique.

Au-delà de la question de son financement, l'ADEME est confrontée à un problème de fond, au sujet duquel je souhaite vous interroger, madame la secrétaire d'État : le nombre de projets engagés avec l'ADEME mais abandonnés par les porteurs de projet demeure très élevé ; les contrats concernés ont représenté de l'ordre de 150 millions d'euros par an en 2018 et 2019, contre 60 à 70 millions prévus. Il s'agit d'une déperdition très importante. Là encore, les retards s'accumulent. Que fait-on pour les rattraper ?

Comme vous en êtes vous-même convenu, monsieur Brun, c'est un amendement d'appel. Pour ma part, je ne peux pas donner mon accord au prélèvement de 200 millions d'euros sur l'action « Politique des ressources humaines et formation ». Certes, l'article 40 de la Constitution nous contraint à une telle gymnastique...

Je vous invite donc à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable, même si, sur le fond, je suis favorable à un abondement des crédits de l'ADEME.

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Je crois que c'est effectivement un amendement d'appel. Le Gouvernement ne peut y être favorable, ne serait-ce qu'en raison du gage : il n'est pas possible de prélever 200 millions sur les crédits de fonctionnement du ministère, en particulier sur ses crédits de personnel.

Au-delà, la subvention de l'ADEME s'élèvera à 595 millions, montant assez comparable à celui qui était inscrit dans la loi de finances pour 2019 et supérieur de près d'un tiers à ceux qui ont été accordés pour 2017 et antérieurement, puisque l'ADEME ne percevait alors que 449 millions, correspondant à l'affectation d'une part du produit de la taxe générale sur les activités polluantes.

Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, cette subvention permettra une augmentation des engagements sur le fonds chaleur : 259 millions avaient été engagés en 2018 ; 289 millions ont été programmés en 2019 ; le montant prévu pour 2020 est de 350 millions.

Il faut savoir que la situation financière de l'ADEME s'est améliorée : selon les prévisions, son fonds de roulement devrait atteindre 230 millions, ce qui devrait permettre d'atteindre, sans difficulté, 350 millions d'engagements sur le fonds chaleur en 2020.

Je partage votre point de vue : nous devons également travailler sur les projets et faire en sorte qu'ils aboutissent. Il y a probablement deux pistes. La première consiste à faciliter techniquement les projets, d'où le travail que j'ai lancé sur les mesures techniques relatives aux réseaux de chaleur et de froid renouvelables ; il devrait permettre d'accélérer les projets dans ce domaine. Ensuite se pose la question de l'équilibre économique de ces projets. Actuellement, le prix des hydrocarbures étant bas, il est plus difficile de les équilibrer. Il conviendra peut-être de relever légèrement le montant des subventions par projet. Nous sommes prêts à travailler sur ce point.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Nous accueillons avec une grande satisfaction l'augmentation des crédits attribués au fonds chaleur géré par l'ADEME, mais ne nous racontons pas d'histoire : elle est nettement insuffisante !

Vous laissez entendre, madame la secrétaire d'État, que l'on ne se précipite pas sur les projets. Or le nombre de projets relatifs aux unités de méthanisation explose et, en l'absence du financement nécessaire, la file d'attente s'allonge, on le sait, dans tous les territoires. Il faudrait au minimum doubler, voire tripler les crédits du fonds chaleur. J'observe certes qu'ils augmentent légèrement... Convenons que la promesse du Président de la République se concrétise, mais avec une grande lenteur, madame la secrétaire d'État.

M. le président. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Cet amendement d'appel n'avait pas été examiné par la commission des finances, puisqu'il avait été jugé irrecevable en raison d'un problème de rédaction. L'enjeu était de susciter un débat et une clarification au sujet du fonds chaleur. J'y insiste : la montée en puissance de ces crédits doit se poursuivre.

Sur le terrain, cela a été très bien dit, il y a des dossiers en attente, à cause du manque de crédits, mais aussi des dossiers abandonnés en cours de route, du fait notamment de la complexité administrative. Là encore, il faut desserrer le garrot ottoman de la norme.

Il importe de progresser dans ce domaine, pour que chacun des projets présentés sur le terrain soit financé. Le prix des énergies fossiles étant ce qu'il est, il faut notamment rendre le financement de ces projets plus attractif, afin qu'ils soient menés à bien.

(L'amendement n° 95 n'est pas adopté.)

M. le président. La parole est à M. Matthieu Orphelin, pour soutenir l'amendement n° 127.

M. Bertrand Pancher. C'est un bon amendement !

M. M'jid El Guerrab. Nous le soutiendrons !

M. Matthieu Orphelin. Je reviens sur la question de la rénovation énergétique des logements. Nous avons pris beaucoup de retard en la matière depuis le Grenelle de l'environnement.

M. Bertrand Pancher. Absolument !

M. M'jid El Guerrab. Et cela va continuer !

M. Matthieu Orphelin. Ce retard remonte à plus de dix ans. Aujourd'hui, il conviendrait de réaliser non pas 500 000 rénovations énergétiques performantes par an, mais 600 000 ou 700 000.

M. Bertrand Pancher. Excellent !

M. Matthieu Orphelin. Il s'agit là aussi d'un amendement d'appel, les règles de la LOLF nous obligeant à prévoir des gages parfois un peu délirants... Il soulève la question des moyens accordés pour financer la nouvelle prime de rénovation énergétique, qui remplacera, pour les ménages les plus modestes – ceux qui relèvent des premier, deuxième, troisième et quatrième déciles –, le crédit d'impôt pour la transition énergétique.

Atteindrons-nous en 2020, grâce à ce dispositif et aux autres mesures prévues, le bon rythme en matière de rénovations énergétiques performantes ? C'est une vraie question, qui doit faire l'objet d'un dialogue.

Que se passera-t-il si le dispositif fonctionne bien ? Certains ont exprimé tout à l'heure leur espoir que la nouvelle prime ne sera pas un succès ! Pour ma part, j'espère évidemment le contraire.

Que se passera-t-il si le montant des aides demandées est supérieur aux 450 millions d'euros que nous nous apprêtons à voter, une partie de la somme provenant des crédits alloués à l'écologie, l'autre des crédits affectés à l'aménagement du territoire ? C'est une vraie question.

Auparavant, nous disposions du crédit d'impôt. Le projet de loi de finances 2019 lui avait alloué un budget de 900 000 euros. Or il devrait atteindre 1,1 milliard. Il faudrait éviter que l'enveloppe prévue pour les primes pour la transition énergétique des bâtiments soit épuisée après six ou huit mois d'exercice et que le rythme des travaux ralentisse ensuite. Certains départements ont connu cette situation, les crédits ANAH étant épuisés dès octobre ou début novembre.

D'autre part, madame la secrétaire d'État, l'extension de la prime aux propriétaires bailleurs est-elle toujours à l'étude pour 2021, ou avez-vous déjà pris une décision sur ce sujet ?

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Lorsque le budget est insuffisant, on vote une loi de finances rectificative ; le Gouvernement en parlera mieux que moi.

Votre amendement vise à abonder de 200 millions d'euros les crédits alloués à la prime pour la transition énergétique. La commission a rejeté cet amendement, l'avis est donc défavorable. J'y suis moi-même également défavorable ; j'ai expliqué que cette prime ressemblait à un Rubik's Cube : 192 cas différents sont susceptibles de se présenter. Mme la secrétaire d'État a elle-même reconnu la complexité du dispositif, puisqu'il nécessitera l'assistance d'un ordinateur pour effectuer des simulations. Or tous les Français n'ont pas accès à un ordinateur ni à internet.

Je n'espère pas que la prime fonctionne mal, mais je crains que ce ne soit le cas, en raison de ladite complexité, et donc d'un nécessaire temps d'appropriation. Nous émettons donc un avis défavorable à l'augmentation de crédits qui ne seront probablement pas utilisés. En cela, mon calcul est différent du vôtre.

Quoi qu'il en soit, si j'avais tort, le recours à la loi de finances rectificative resterait possible : nous aurions une chance au grattage et une chance au tirage.

M. le président. Merci, monsieur Aubert. Je suis rassuré de voir que vous vous rasseyez en étant toujours vivant. *(Sourires.)*

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'est que j'appartiens à la magistrature assise, monsieur le président ! *(Sourires.)*

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

Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État. Nous savons que nous avons une bataille à mener pour la rénovation énergétique des logements. Elle concerne les aides, mais aussi l'accès à l'information et à l'accompagnement, ainsi que l'amélioration de l'offre des artisans. Nous travaillons sur ces trois dimensions.

Pour ce qui est des aides, nous avons un crédit d'impôt représentant 30 % des dépenses, quelle que soit leur nature, et intervenant un an et demi après la rénovation. Nous aurons une prime corrélée aux ressources des bénéficiaires et au type de travaux.

Nous améliorons l'accompagnement et l'information, en investissant massivement dans les espaces info énergie, dans les points d'accueil et dans la mise à disposition d'une information plus simple et plus lisible, notamment grâce à l'instauration d'un système national, et d'une aide pour ceux qui en ont besoin.

Enfin, nous avons engagé un gros travail en lien avec les artisans, afin de développer le label RGE – reconnu garant de l'environnement –, et l'offre en général.

Le Gouvernement espère évidemment que cette prime trouvera son public, en particulier parmi les ménages modestes. Ils sont quelques dizaines de milliers à avoir accès aux aides de l'ANAH ; j'espère qu'ils seront plusieurs centaines de milliers à pouvoir prétendre à cette prime.

Le Gouvernement veillera à honorer ses engagements l'année prochaine, selon ce barème, en fonction de la consommation des crédits. Je suis donc, à ce stade de la discussion parlementaire, défavorable à l'amendement.

Concernant les propriétaires bailleurs, j'exprime le souhait de leur ouvrir l'accès à ce dispositif en 2021, mais ce sera l'objet du projet de loi de finances pour 2021.

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

M. Matthieu Orphelin. Il serait intéressant que nous ayons accès aux informations concernant les propriétaires bailleurs dès les prochaines semaines ou les prochains mois : il n'est pas nécessaire d'attendre le projet de loi de finances pour 2021.

Je crois que nous partageons le souhait de voir la réussite de cette prime ; toutefois, je pense qu'il serait utile d'effectuer des bilans trimestriels, ou à tout le moins un bilan à mi-année, du nombre de rénovations effectuées grâce à elle, et de leur performance. Cela permettrait de ne pas être confrontés aux mêmes difficultés que celles rencontrées ces dix dernières années dans le pilotage de la rénovation énergétique de logements, qui fut insuffisamment cadré.

À ce stade, je retire l'amendement, et vous remercie pour cet échange.

(L'amendement n° 127 est retiré.)

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Suite de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2020 :

Suite de l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA