



N° 3398

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 octobre 2020.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2021** (n° 3360)

TOME V

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

PAR M. CHRISTOPHE AREND
Député

Voir les numéros : **3360, 3399** (Tome III, annexe 18).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES	7
I. LES CRÉDITS SOLIDAIRES DU PROGRAMME 174	8
A. L'ACCOMPAGNEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	9
1. La prime de transition énergétique (MaPrimeRénov')	9
2. Les aides à l'acquisition de véhicules propres	9
3. La revitalisation des territoires de la centrale nucléaire de Fessenheim et des centrales à charbon	10
B. LE VOLET SOCIAL DU PROGRAMME 174	11
1. Le chèque énergie	11
2. Gestion économique et sociale de l'après-mines	12
a. Les crédits de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs	13
b. Autres crédits de l'action 4	14
3. L'accompagnement social des salariés des centrales à charbon	15
II. LES CRÉDITS DE LA POLITIQUE DE L'ÉNERGIE ET DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	16
A. POLITIQUE DE L'ÉNERGIE	16
B. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET POUR LA QUALITÉ DE L'AIR	17
1. Crédits relatifs à la qualité de l'air	17
2. Crédits relatifs à la lutte contre l'effet de serre	18
3. Crédits relatifs aux contrôles des véhicules et des carburants	18
C. L'ACTION 6 : SOUTIEN	18
III. LES DÉPENSES FISCALES RATTACHÉES AU PROGRAMME 174	19
A. LES DÉPENSES FAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT	19
B. LES DÉPENSES DÉFAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT	20

DEUXIÈME PARTIE : CONJUGUER RELANCE ÉCONOMIQUE ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE	21
I. LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES LOGEMENTS	21
1. La première année d’existence de MaPrimeRénov’ (MPR).....	22
2. L’extension du périmètre de MaPrimeRénov’ en 2021	23
3. Les autres dispositifs d’aide publique.....	24
4. La mobilisation de moyens extra-budgétaires : les certificats d’économies d’énergie.....	26
II. LE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS	29
1. Une évolution exceptionnelle des aides en 2020	30
2. Le maintien d’un niveau d’aides important en 2021	31
3. Perspectives à court terme pour les deux dispositifs	32
a. Perspectives du bonus écologique	32
b. Perspectives de la prime à la conversion	34
EXAMEN EN COMMISSION	37
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	61

INTRODUCTION

Le contexte économique et social découlant de la crise sanitaire de la covid-19 fait du projet de loi de finances pour 2021 un exercice budgétaire hors normes.

Hors normes en ce qu'il impose toujours plus de rigueur dans la gestion des deniers publics. Il s'agit de déterminer et de répartir au mieux les dépenses permettant de maximiser l'action publique au moment où les ressources sont réduites du fait de la crise économique qui touche le pays et nos concitoyens.

Hors normes également en ce qu'il propose une réponse particulièrement ambitieuse aux défis à relever. Le plan de relance a en effet pour but de répondre à la crise qui touche notre pays en finançant rapidement des actions touchant de vastes pans du tissu économique, mais avec une perspective de développement qui s'inscrit dans le temps long et qui répond aux enjeux écologiques auxquels nous sommes confrontés.

C'est dans cette perspective que le programme 174 contribue à l'effort ambitieux porté par le plan de relance. En effet, deux des politiques publiques financées par le programme – la rénovation énergétique des logements et le verdissement du parc automobile français – bénéficieront de crédits exceptionnels pour 2021 et 2022. Or, ces deux politiques sont justement deux importants leviers économiques et écologiques. Car si leur but premier est bien de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre du pays, elles ont un rôle à jouer pour soutenir deux secteurs économiques déterminants, en développant de nouveaux marchés et en permettant l'émergence de nouvelles technologies qui seront des moteurs vertueux de l'économie française pour les années à venir.

Dans ce contexte, la présentation des crédits du programme 174 sera effectuée en deux parties. Ce rapport présentera tout d'abord les crédits budgétaires du programme. Puis, il analysera en détail les crédits de la rénovation énergétique des logements et du verdissement du parc automobile français, qui font l'objet d'un abondement exceptionnel dans le cadre du plan de relance.

PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

Le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » s’articule autour des trois axes suivants :

– mettre en œuvre une politique énergétique qui satisfasse à la fois aux impératifs de coûts, de sécurité d’approvisionnement et d’utilisation rationnelle de l’énergie ;

– accompagner la transition énergétique et lutter contre le réchauffement climatique, ce qui passe par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l’amélioration de la qualité de l’air ;

– accompagner la transition des territoires concernés par les mutations industrielles découlant de la transition énergétique et garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l’arrêt de l’exploitation minière.

À l’occasion du projet de loi de finances pour 2020, le programme 174 avait connu une évolution conséquente avec l’ajout d’actions combinant à la fois les objectifs de transition écologique et l’accompagnement des Français dans les changements résultant de cette transition : création de la prime de transition énergétique pour les travaux de rénovation énergétique – désormais popularisée sous le nom « MaPrimeRénov’ » (MPR) – en remplacement du crédit d’impôt à la transition énergétique (CITE), transfert du chèque énergie initialement porté par le programme 345 « Service public de l’énergie », intégration complète des dispositifs d’aide à l’acquisition de véhicules propres (bonus écologique et prime à la conversion des véhicules polluants) à la suite de la clôture du compte d’affectation spéciale dédié. Ces modifications avaient eu pour conséquence de porter à un peu moins de 2,5 milliards d’euros les crédits du programme dans la loi de finances initiale pour 2020.

Le projet de loi de finances pour 2021 (PLF 2021) pérennise ces transferts et modifie à la marge la maquette budgétaire avec l’adjonction d’actions issues du programme 345, d’une part, et du compte d’affectation spéciale « Transition énergétique » ⁽¹⁾, d’autre part. Les actions intégrées sont les suivantes :

– au titre du compte d’affectation spéciale « Transition énergétique », la réalisation des études techniques, juridiques et financières relatives aux énergies renouvelables, notamment l’éolien en mer, et les dépenses relatives à l’organisation des consultations du public en lien avec les procédures de mise en concurrence. Sont

(1) Ce compte d’affectation spéciale disparaît en 2021, conformément aux dispositions inscrites dans la loi de finances initiale pour 2020.

également concernées les dépenses relatives à l'interconnexion électrique entre la France et l'Irlande ;

– au titre du programme 345, le dispositif public du Médiateur national de l'énergie et la gestion des dossiers contentieux liés à l'ancien mécanisme de contribution au service public de l'énergie.

En raison de ces transferts, de l'augmentation conséquente de l'enveloppe budgétaire dédiée à la prime de transition énergétique, désormais ouverte à l'ensemble des ménages, et de la diminution des crédits destinés à l'acquisition de véhicules propres, **les crédits du programme 174 restent stables par rapport à 2020. Ils atteignent un montant de 2,554 milliards d'euros pour 2021.**

**AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (AE) ET CRÉDITS DE PAIEMENT (CP)
DU PROGRAMME 174 POUR 2021**

(En euros)

Actions	AE PLF 2021	CP PLF 2021	Part des crédits du programme
01 Politique de l'énergie	79 468 500	89 468 500	3,1 %
02 Accompagnement transition énergétique	1 593 670 460	1 495 840 000	62,4 %
03 Aides à l'acquisition de véhicules propres	507 000 000	507 000 000	19,8 %
04 Gestion économique et sociale de l'après-mines	315 980 117	318 980 117	12,4 %
05 Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air	56 674 007	57 018 436	2,2 %
06 Soutien	1 452 124	1 452 124	0,1 %
TOTAL	2 554 245 208	2 466 759 177	100 %

Source : projet annuel de performances

Toutefois, il convient de rappeler dès à présent qu'il faut ajouter à ces crédits, qui correspondent au fonctionnement classique du programme, **les fonds exceptionnels prévus par le plan de relance pour accélérer la rénovation énergétique des logements privés et pour soutenir le verdissement du parc automobile. Ces fonds s'élèvent à 3,28 milliards d'euros répartis sur 2021 et 2022.**

Il est par ailleurs rappelé que les dépenses de personnel du programme relèvent de l'action 23 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables », créditée de 59 millions d'euros pour 2021.

I. LES CRÉDITS SOLIDAIRES DU PROGRAMME 174

Les évolutions du programme 174 en 2020 ont clairement orienté ce dernier vers des missions d'accompagnement des Français, notamment les plus modestes, dans des actions individuelles participant à l'atteinte des objectifs de réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre inscrits dans la stratégie nationale bas carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie.

C'est tout le sens de la mise en place de MaPrimeRénov' (MPR) et de la continuation des aides à l'acquisition de véhicules propres. Cet accompagnement se manifeste également dans les projets de revitalisation des territoires accueillant les centrales thermiques à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim, dont la fermeture a été décidée par l'État dans le cadre de la transition énergétique.

À ces objectifs concrets de transformation de la consommation énergétique s'ajoutent des actions à caractère plus social : le chèque énergie, qui aide les ménages les plus modestes à faire face à leurs dépenses énergétiques, l'accompagnement social historique des anciens mineurs *via* l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM), et enfin l'accompagnement social des salariés des centrales à charbon.

A. L'ACCOMPAGNEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Cet accompagnement se répartit sur trois actions au sein du programme 174.

1. La prime de transition énergétique (MaPrimeRénov')

Portée par l'action 2, la prime de transition énergétique, créée en 2020 afin de remplacer le CITE pour mieux aider les ménages très modestes et modestes, évolue en 2021 afin d'être accessible à l'ensemble des ménages et à de nouveaux publics (propriétaires bailleurs et copropriétés).

Les crédits prévus pour 2021 sont de 740 millions d'euros (AE et CP), auxquels s'ajouteront 2 milliards d'euros d'autorisations d'engagement, à consommer sur 2021 et 2022, au titre du plan de relance.

La prime de transition énergétique et son articulation avec les autres dispositifs d'aide à la rénovation énergétique des logements fait l'objet d'un développement dans la deuxième partie du présent avis budgétaire.

2. Les aides à l'acquisition de véhicules propres

Les crédits permettant d'améliorer la performance environnementale du parc automobile français sont intégrés dans le programme 174 depuis 2020 (action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres »).

Le PLF 2021 prévoit **379 millions d'euros pour le financement du bonus écologique**, destiné à aider les ménages pour l'achat d'un véhicule neuf économe en énergie.

Le dispositif de la **prime à la conversion des véhicules polluants**, qui permet aux ménages de bénéficier d'une aide lorsqu'ils mettent au rebut leur ancien véhicule polluant lors de l'achat d'un véhicule moins polluant, sera doté de **128 millions d'euros de crédits**.

Dans le cadre du plan de relance, 1,28 milliard d’euros d’autorisations d’engagement, consommables sur 2021 et 2022, viendront renforcer ces deux dispositifs.

L’analyse détaillée de ces deux dispositifs fait l’objet d’un développement spécifique dans la deuxième partie du présent rapport.

3. La revitalisation des territoires de la centrale nucléaire de Fessenheim et des centrales à charbon

L’accompagnement de la transition énergétique consiste également à soutenir les territoires concernés par la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim et des quatre centrales thermiques fonctionnant au charbon. L’État a mis en place, en partenariat avec les territoires et les acteurs locaux concernés, des dispositifs de revitalisation destinés à renouveler le tissu économique local pour faire face aux conséquences desdites fermetures. Ces dispositifs viennent en complément de la mobilisation des crédits de droit commun de l’État et de ses opérateurs, pour mettre en œuvre les projets de territoire ou pactes territoriaux signés avec l’ensemble des partenaires concernés.

L’indemnisation d’EDF pour la fermeture de la centrale de Fessenheim

Afin de payer les indemnités prévues par le protocole signé entre l’État et EDF, 77 millions d’euros de crédits de paiement ont été inscrits en loi de finances pour 2020 dans le programme 345 en 2020. Ils correspondent à la partie fixe de l’indemnisation prévue pour les pertes subies par EDF en raison de la fermeture anticipée de la centrale.

En réponse à une question de votre rapporteur pour avis, la Direction générale de l’énergie et du climat (DGEC) a indiqué que les crédits relatifs à l’indemnisation d’EDF seraient désormais portés par le programme 174. L’État envisage par ailleurs de payer en 2020 la totalité de la part fixe de l’indemnisation. Les crédits nécessaires pour cette opération devraient être inscrits dans le quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020. Cette anticipation répond à une recommandation de la Cour des comptes et permettra de réduire le coût global de l’indemnisation. C’est pourquoi aucun crédit d’indemnisation n’est inscrit dans le programme 174 pour 2021.

À ce titre, un fonds d’amorçage doté de 10 millions d’autorisations d’engagement a tout d’abord été créé en 2019 pour Fessenheim. Parallèlement, la loi de finances initiale pour 2020 a prévu 40 millions d’euros d’autorisations d’engagement pour les quatre territoires accueillant les centrales à charbon ainsi que 10 millions d’euros de crédits de paiement pour les premières dépenses à honorer. Ces autorisations ont été décidées avant même la finalisation des projets éligibles afin d’encourager les porteurs de projets et de gagner du temps dans l’établissement des plans de financements. Ces crédits s’inscrivent dans l’action 1 « Politique de l’énergie » du programme 174.

Le PLF 2021 prévoit 7 millions d’euros d’autorisations d’engagement et 17 millions d’euros de crédits de paiement supplémentaires pour les projets de revitalisation.

Il s’agit tout d’abord de financer le projet d’aménagement du parc industriel Ecorhéna à hauteur de 5 millions d’euros (AE et CP) pour le territoire de Fessenheim. 2 millions d’euros (AE et CP) seront consacrés au fonds d’amorçage de Fessenheim, afin de régulariser des opérations faites en gestion en 2019 et en 2020. Les 10 millions d’euros de crédits de paiement restants serviront aux dépenses à venir, notamment pour les projets de territoire des quatre centrales à charbon. La prévision des dépenses pour 2020 concernant les quatre territoires est la suivante :

RÉPARTITION DES CRÉDITS POUR LES TERRITOIRES DES CENTRALES À CHARBON

Situation au 1^{er} octobre 2020

Sites	AE 2020 ouvertes	AE 2020 consommées	CP 2020	Projets notables en cours
Le Havre	11 000 000 €	11 000 000 €	3 037 500 €	Travaux d’aménagement portuaires (installation de l’usine Siemens-Gamesa)
Cordemais	8 000 000 €	4 428 245 €	800 000 €	Développement du port de la Turballe (maintenance de l’éolien en mer), projets photovoltaïques
Saint-Avold	11 000 000 €	976 748 €	293 024 €	Structuration d’une filière de stockage d’hydrogène ; Financement d’études préalables pour la création d’un pôle hydrogène
Gardanne	10 000 000 €	185 000 €	55 000 €	Financement d’études préalables

B. LE VOLET SOCIAL DU PROGRAMME 174

1. Le chèque énergie

Créé en 2015, le chèque énergie est un titre spécial de paiement attribué aux ménages modestes leur permettant de payer une partie de leurs dépenses énergétiques. Ce chèque a remplacé en 2018 les tarifs sociaux de l’énergie, qui ne concernaient que l’électricité et le gaz et qui manquaient pour partie leur cible, le nombre de bénéficiaires étant notablement inférieur au nombre d’ayants droit. Le montant de ce chèque tient compte des revenus fiscaux et de la composition familiale des ménages. Il était en moyenne d’environ 150 euros en 2020.

Distribué automatiquement aux bénéficiaires à jour de leurs obligations fiscales, le chèque énergie peut être utilisé directement pour payer un fournisseur d’énergie (95 % sont utilisés pour l’électricité et le gaz, le reste se répartissant sur d’autres énergies comme le fioul ou le bois). Il donne également accès à des droits sociaux associés, comme la gratuité de la mise en service ou l’interdiction de réduction de puissance pendant la trêve hivernale. Enfin, il peut également être utilisé pour financer des travaux de rénovation énergétique, mais cet emploi est très

marginal : seulement 1 414 bénéficiaires ont utilisé le chèque énergie à cette fin, tandis que 289 bénéficiaires ont converti leur chèque en chèque travaux, qui permet de cumuler plusieurs années d'aides au titre du chèque énergie pour financer des travaux de rénovation énergétique.

Distribué depuis 2019 à environ 5,5 millions de bénéficiaires, le chèque énergie a vu son taux d'utilisation augmenter régulièrement depuis sa création : 78,76 % en 2018, 79,33 % en 2019 (ce dernier chiffre n'est pas définitif, car la période d'utilisation du chèque 2019 a été étendue jusqu'en septembre 2020 en raison de la crise sanitaire).

La campagne du chèque énergie 2020 a été maintenue malgré la crise sanitaire de la covid-19. Les chèques ont été envoyés en avril et mai 2020 et pourront être utilisés jusqu'en mars 2021. Il est envisagé un taux d'usage global de 86 % pour cette campagne. Concernant la campagne 2021, l'hypothèse du taux d'usage global est fixée à 88 %.

En 2021, les autorisations d'engagement relatives au chèque énergie s'élèveront à 853,6 millions d'euros et les crédits de paiement à 755,8 millions d'euros, soit une diminution d'environ 1,5 % par rapport à 2020, qui s'explique par une meilleure estimation du taux d'utilisation. Ces montants sont inscrits à l'action 2 « Accompagnement de la transition énergétique ».

L'utilisation du chèque énergie dans les EHPAD

À l'occasion de la première lecture du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) à l'Assemblée nationale, un amendement du rapporteur a ouvert la possibilité d'autoriser l'utilisation du chèque énergie comme mode de paiement dans les établissements d'hébergement pour personnes âgées (EHPA et EHPAD), mais aussi au sein des unités de soins de longue durée (USLD). Les bénéficiaires du chèque résidant dans ces établissements pourront ainsi utiliser ce mode de paiement auprès des gestionnaires des lieux. Cette disposition, qui sera applicable après la promulgation du projet de loi, contribuera à supprimer une inégalité de traitement et à améliorer le taux d'usage global du chèque énergie.

2. Gestion économique et sociale de l'après-mines

L'action 4 « Gestion économique et sociale de l'après-mines » regroupe les financements des dispositifs sociaux mis en place dans le secteur minier après l'arrêt de l'exploitation du fer et du charbon.

Cette action représente 12,4 % du budget du programme 174, soit près de **316 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement**. Ce budget baisse de 7 % par rapport à 2020 en raison de la diminution structurelle de la population des bénéficiaires des prestations servies.

a. Les crédits de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs

L'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM) a été créée afin de gérer les prestations sociales prévues par le statut du mineur. Elle verse aux bénéficiaires, anciens mineurs et ayants droit, plus d'une centaine de prestations différentes, la majorité étant constituée des prestations de logement et de chauffage. Au 30 juin 2020, le nombre de bénéficiaires était de 93 732 personnes. Il devrait être d'environ 87 500 personnes en 2021.

L'agence est la principale bénéficiaire des crédits de l'action 4, à hauteur de près de **269,7 millions d'euros**, en baisse de 9,7 % par rapport à 2020. Ces crédits se répartissent ainsi : 257,07 millions d'euros de dépenses pour les prestations servies et 12,63 millions d'euros de subvention pour charges de service public.

En sus de cette mission historique, l'ANGDM gère depuis 2012 les prestations relatives à l'action sanitaire et sociale (ASS) pour le compte de la Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines (CANSSM). Ces prestations sont financées par un transfert de crédits entre la caisse et l'ANGDM.

Penser l'avenir de l'ANGDM

La diminution naturelle du nombre de bénéficiaires des prestations de l'ANGDM doit conduire à amorcer une réflexion sur les missions que l'agence pourrait porter dans un avenir proche.

L'agence dispose d'un savoir-faire certain dans l'accompagnement d'une population âgée. Elle gère des actions concrètes pour le maintien à domicile des personnes (adaptation des logements, aides à domicile). Elle dispose de plans d'action pour le suivi de personnes isolées qui ont démontré leur efficacité durant la période de confinement récente. Elle dispose également d'un panel conséquent d'actions sanitaires et sociales destinées à un public en perte d'autonomie. Il serait donc pertinent de profiter de cette expérience dans le cadre de la mise en place de la cinquième branche de la Sécurité sociale couvrant le risque de perte d'autonomie. L'ANGDM pourrait être associée à des expériences pilote en la matière.

Par ailleurs, le réseau de l'ANGDM est bien identifié localement et pourrait être mis à profit en accueillant de nouveaux publics. Les implantations de l'agence pourraient devenir des points d'information sur les questions d'autonomie, mais aussi sur les questions de rénovation des logements en raison de son expérience d'ensemblier sur le parc de logements dont elle s'occupe.

Enfin, l'agence doit continuer le travail mémoriel qu'elle effectue sur l'histoire de la mine et des mineurs en France.

L'ANGDM affronte deux difficultés d'ordre budgétaire depuis plusieurs années. La première est due à une baisse régulière des versements de l'État au titre des dépenses d'intervention qui va au-delà du taux de fonte moyen de 7 % de l'effectif des bénéficiaires. Les mises en réserve budgétaires successives ont

entraîné des déficits d'exécution⁽¹⁾ qui ont été compensés par des prélèvements sur la trésorerie de l'agence. S'il est pertinent pour l'État de gérer au mieux la trésorerie de ses opérateurs, la situation actuelle atteint un seuil critique : la trésorerie disponible de l'ANGDM correspond à l'équivalent de moins de quinze jours de prestations. Il serait préjudiciable que les prestations servies aux bénéficiaires de l'ANGDM soient mises à mal en raison d'un manque de trésorerie ou d'un retard dans les versements des fonds. C'est pourquoi votre rapporteur pour avis souhaite que les crédits destinés à l'ANGDM soient intégralement versés pour 2020 et 2021 et ne souffrent pas de mises en réserve discutables.

L'autre difficulté budgétaire provient de la double nature des fonds gérés par l'agence. Alors que ses missions historiques sont financées par le budget général, les prestations de l'ASS sont financées par la CANSSM. Cette dernière perçoit à ce titre des fonds inscrits au programme 195 « Régimes de retraite des mines, de la SEITA et divers ». En raison de cette double origine des fonds, qui sont soumis à des règles comptables différentes, l'ANGDM doit établir une double comptabilité particulièrement lourde à gérer. Ce surcroît d'activité d'origine réglementaire est particulièrement préjudiciable dans une période où le plafond d'emplois de l'agence est régulièrement raboté.

C'est pourquoi votre rapporteur pour avis appuie la demande de l'ANGDM auprès de ses tutelles de pouvoir mettre en place une comptabilité unique pour la gestion de ses budgets. Il serait toutefois pertinent de pousser plus avant la réflexion sur la possibilité de verser directement les fonds de l'action sanitaire et sociale depuis le programme 195.

b. Autres crédits de l'action 4

Les autres crédits de l'action se répartissent ainsi pour 2021 :

– **1,01 million d'euros** pour les **prestations servies par la Caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines (CANSSM)**, contre 1,82 million d'euros prévus en 2020. Il s'agit du financement des plans de retraite ou de cessation d'activité anticipée liés à la fermeture des Charbonnages de France, des Mines de potasse d'Alsace et des mines de Salsigne. La baisse du financement s'explique par la diminution continue du nombre de bénéficiaires ;

– **6,1 millions d'euros** pour les **prestations servies par la Caisse nationale des industries électriques et gazières (CNIEG)** pour le compte de l'État, contre 6,9 millions d'euros en 2020. Il s'agit du règlement des pensions fondées sur les services accomplis par les agents français des établissements publics et offices d'électricité et du gaz d'Afrique du Nord, dont le nombre est également en diminution régulière ;

(1) Ces déficits se sont élevés à 2 millions d'euros en 2018 et 30,4 millions d'euros en 2019. Le déficit devrait atteindre 10,7 millions d'euros en 2020.

– **9,65 millions d’euros** consacrés aux **contentieux « sociaux » de Charbonnages de France**, dont les droits et obligations ont été transférés à l’État à la suite de sa liquidation au 31 décembre 2017. Ce montant est plus que doublé par rapport à 2020 (4,25 millions d’euros) afin d’anticiper une augmentation du coût de deux types de contentieux :

- les contentieux dits « sociaux », essentiellement liés à la reconnaissance de maladies professionnelles et au préjudice d’anxiété ;
- les demandes d’indemnisation des enfants de mineurs licenciés pour faits de grève en 1948 et 1952. En effet, une décision du Conseil constitutionnel rendue le 18 septembre 2020 a étendu la possibilité pour les ayants droit de déposer auprès de l’ANGDM une demande d’indemnisation. Le coût des contentieux en cours est chiffré à 1 million d’euros ;

– **29,5 millions d’euros** consacrés au financement de **la structure de liquidation de la société des Mines de potasse d’Alsace (MDPA)** et au financement des travaux nécessaires à **la fermeture du site de stockage souterrain de déchets Stocamine**. Les crédits ouverts en 2021 sont en augmentation de 4 % par rapport à 2020 afin de faire face au besoin de financement des travaux de confinement du site, qui pourrait augmenter en fonction des conclusions de l’étude sur la faisabilité d’un déstockage complémentaire de déchets, dont la remise est prévue pour fin octobre. Près de 24,8 millions d’euros devraient être consommés en 2020 pour les seuls travaux de Stocamine.

3. L’accompagnement social des salariés des centrales à charbon

L’article 12 de la loi n° 2019-1147 relative à l’énergie et au climat a habilité le Gouvernement à prendre par voie d’ordonnance les mesures utiles pour mettre en place un accompagnement social spécifique pour les salariés touchés par la fermeture des centrales à charbon. Sont concernés les salariés des centrales, les salariés des ports chargés de la manutention du charbon ainsi que, dans une moindre mesure, les salariés de l’ensemble de la chaîne de sous-traitance.

L’ordonnance n° 2020-921 prise le 29 juillet 2020 prévoit la création d’un congé d’une durée maximale de trente mois pour les deux premières catégories de salariés. Ce congé doit leur permettre de trouver un emploi sans que leurs droits à chômage soient touchés. Ils disposeront également d’une cellule d’accompagnement dédiée. Les salariés des entreprises sous-traitantes risquant de perdre leur emploi bénéficieront d’une cellule d’accompagnement par anticipation à la perte d’emploi.

2,3 millions d’euros (AE et CP) sont prévus au titre de cet accompagnement en 2021. Ces crédits s’inscrivent dans l’action 1 « Politique de l’énergie » du programme 174.

II. LES CRÉDITS DE LA POLITIQUE DE L'ÉNERGIE ET DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

A. POLITIQUE DE L'ÉNERGIE

L'action 1 « Politique de l'énergie » regroupe les activités de l'État concourant à satisfaire les besoins des consommateurs, particuliers et entreprises, en énergie. Son budget augmente de près de 78,5 % en 2021 en raison de certaines actions présentées plus haut et du rapatriement de dispositifs antérieurement pris en charge par le programme 345 et l'ancien compte d'affectation spéciale « Transition énergétique ». Les crédits ouverts pour cette action représentent près de **78,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement et près de 89,5 millions d'euros de crédits de paiement.**

Sont désormais inclus dans cette action :

– les études juridiques et financières relatives à l'identification des zones propices au développement des énergies renouvelables, notamment de l'éolien en mer (35,2 millions d'euros en AE et CP). Outre ces études, les crédits ouverts servent à financer les études préparatoires à l'organisation de la consultation et des débats publics. Les contentieux des procédures d'appels d'offres concernant les énergies renouvelables sont également financés par cette ligne ;

– le fonds d'interconnexion du réseau électrique entre la France et l'Irlande du sud (projet « Celtic »), financé à hauteur de 21 millions d'euros en AE et CP. Ce fonds issu du compte d'affectation spéciale doit financer les études préalables aux travaux de ce projet d'intérêt commun européen ;

– le dispositif du Médiateur de l'énergie (5,5 millions d'euros en AE et CP). Cette autorité publique indépendante est chargée de proposer des solutions aux litiges du secteur de l'énergie (22 807 litiges reçus en 2019) et d'informer les consommateurs de leurs droits ;

– les crédits de financement des coûts d'ingénierie de traitement des dossiers de contentieux fiscaux liés à la contribution au service public de l'énergie (CSPE) antérieure à la réforme de 2016 (5 millions d'euros en AE et CP).

Outre ces nouvelles missions, l'action 1 permet le financement de deux missions de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (ANDRA) : la réalisation de l'inventaire national des déchets radioactifs et l'intervention de l'agence dans le cadre de l'assainissement de sites ou de reprises de déchets orphelins (2,63 millions d'euros).

Enfin, l'action 1 finance les missions suivantes à hauteur de 830 000 euros : la subvention de l'État au comité local d'information et de suivi du laboratoire souterrain de recherche de Meuse/Haute-Marne (CLIS de Bure) ; les frais de fonctionnement du Conseil supérieur de l'énergie (CSE) ; des actions de coopération internationale ; les actions de concertation de la nouvelle édition du

plan national de gestion des matières et déchets radioactifs (PNGMDR) ; enfin, les opérations de sécurisation des barrages revenant à l'État lorsque leur concession est échue.

B. LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

L'action 5 du programme finance des actions concernant la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la compréhension des mécanismes et des effets du réchauffement climatique et de la pollution atmosphérique.

Elle est dotée pour 2021 de près de **56,7 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 57 millions d'euros de crédits de paiement**. L'augmentation des crédits est de plus de 64 % par rapport à 2020. Elle s'explique, d'une part, par l'accroissement de l'enveloppe dédiée à la surveillance de la qualité de l'air et, d'autre part, par une évolution des missions financées dans le cadre de l'action.

1. Crédits relatifs à la qualité de l'air

40,3 millions d'euros (AE et CP) sont consacrés à la surveillance de la qualité de l'air en 2021. Ils sont ainsi répartis :

– 32 millions d'euros pour le financement des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA), qui agissent au niveau régional. Elles bénéficient d'une hausse importante de leurs crédits (+ 40 % par rapport aux crédits de 2020) afin de maintenir le niveau de qualité technique de leur réseau de surveillance, mais aussi pour remplir de nouvelles missions (surveillance des pesticides, des particules ultrafines et de polluants émergents comme le carbone suie). Ce financement doit également compenser la baisse des recettes tirées de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), en raison notamment de la crise sanitaire ;

– 5,5 millions d'euros pour le financement du Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), qui assure la coordination du dispositif national de surveillance de la qualité de l'air et apporte un appui technique et scientifique à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) dans ses domaines de compétences. Les crédits alloués sont également en augmentation par rapport à 2020 (+1,5 million d'euros) ;

– 1,8 million d'euros pour la mise en œuvre du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) ;

– 970 000 euros pour le financement des plans de protection de l'atmosphère (PPA) mis en place dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

À ces crédits, il convient d'ajouter le financement du centre interprofessionnel d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) à hauteur de 1,4 million d'euros. Le CITEPA est notamment chargé de réaliser des inventaires annuels de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France.

2. Crédits relatifs à la lutte contre l'effet de serre

Ces crédits, d'un montant total de près de 10 millions d'euros, servent à financer le dispositif de contrôle des certificats d'économies d'énergie (CEE) à hauteur de 7,1 millions d'euros grâce à un marché spécifique géré par le Pôle national des certificats d'économies d'énergie (PNCEE). Ces contrôles répondent notamment aux dispositions inscrites dans la loi n° 2019-1147 relative à l'énergie et au climat pour lutter contre la fraude aux CEE. Ils contribuent ainsi au maintien de l'efficacité d'un dispositif déterminant pour la réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre dans différents secteurs.

Ces crédits servent également à financer, à hauteur de plus de 2 millions d'euros, des études et actions en matière de lutte contre le changement climatique, notamment celles inscrites au plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-2). Ils intègrent également la subvention versée à l'Association technique énergie environnement (ATEE), qui collabore à l'élaboration des fiches techniques des CEE.

Enfin, des crédits (0,5 million d'euros) sont affectés au financement de la participation de la France aux travaux du sixième cycle du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

3. Crédits relatifs aux contrôles des véhicules et des carburants

L'action 5 permet de financer la surveillance du marché automobile à hauteur de 4 millions d'euros (AE et CP). Il s'agit notamment d'assurer le contrôle de la sécurité et des émissions de polluants des véhicules automobiles. Ces missions seront notamment assurées par un nouveau service à compétence nationale chargé de la surveillance du marché des véhicules et moteurs (SSMVM), créé en juin 2020.

Sont par ailleurs financés le marché relatif au contrôle de la qualité des carburants (0,65 million d'euros), des études et expertises servant notamment pour les évolutions du processus d'homologation des véhicules au niveau européen (0,3 million d'euros) ainsi que la location de centres de contrôle technique des véhicules nécessaires aux opérations de réception de véhicules (0,28 million d'euros).

C. L'ACTION 6 : SOUTIEN

Cette action finance, à hauteur de 1,45 million d'euros, différents frais relatifs au fonctionnement de la DGEC : des prestations relatives à la communication (location d'espaces, sites internet événementiels, sondages, etc.) ;

des frais de mission et de représentation, des frais de formation, le remboursement de frais de personnel mis à disposition et le paiement des stagiaires ; des frais relatifs à des développements informatiques métier.

III. LES DÉPENSES FISCALES RATTACHÉES AU PROGRAMME 174

Les dépenses fiscales rattachées au programme 174 se répartissent entre vingt-huit dépenses portant de manière principale sur des impôts d'État, trois dépenses portant sur des impôts locaux prises en charge par l'État et deux dépenses portant à titre subsidiaire sur des impôts d'État. L'ensemble de ces dépenses représente **un montant estimé à 3,37 milliards d'euros pour 2021, soit une baisse de 24,2 % par rapport à 2020.**

Il convient d'analyser cette baisse en abordant les différentes dépenses selon leur impact environnemental, favorable ou défavorable. Pour ce faire, la classification des dépenses fiscales ci-après reprend celle mise en œuvre dans le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État annexé au PLF 2021.

A. LES DÉPENSES FAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT

Neuf dépenses fiscales ont été classifiées comme étant favorables à l'environnement. Elles sont estimées dans le PLF 2021 à hauteur de 1,722 milliard d'euros (- 25 % par rapport à 2020). Ce montant se répartit entre quatre dépenses :

– le **taux de 5,5 % de TVA pour les travaux d'amélioration de la qualité énergétique** des locaux à usage d'habitation, bénéficiant à environ 315 000 entreprises, qui pèse de manière subsidiaire sur la fiscalité de l'État pour un montant estimé à **1,23 milliard d'euros** (+9,8 % par rapport à 2020) ;

– le **CITE**, correspondant aux travaux réalisés en 2020, dont le coût est estimé à **390 millions d'euros** (-63 % par rapport à 2020) ;

– le **taux réduit de TVA pour la fourniture par réseau d'énergie d'origine renouvelable**, dont le coût devrait atteindre **69 millions d'euros**, comme en 2020 ;

– la déduction exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés en faveur **des acquisitions de véhicules de 3,5 tonnes et plus fonctionnant exclusivement au gaz naturel, au biométhane ou à des carburants « verts »**, qui est estimée à **32 millions d'euros** (+14 % par rapport à 2020).

Les cinq autres dépenses favorables ne sont pas chiffrées ou d'un montant équivalent ou inférieur à 1 million d'euros. Parmi elles, il faut toutefois noter le dégrèvement de la cotisation de taxe foncière sur les propriétés bâties pour les organismes d'habitations à loyer modéré (HLM) et les sociétés d'économie mixte (SEM) au titre de leurs travaux d'économie d'énergie, pour lequel aucun chiffrage

pour 2021 n'a été fourni (la dernière estimation était de 110 millions d'euros en 2019).

La baisse globale des dépenses fiscales favorables à l'environnement est principalement due à la diminution attendue du coût du CITE, ce dernier arrivant au terme de son existence en 2021. Les 390 millions d'euros correspondent en effet aux crédits d'impôt découlant des derniers travaux effectués en 2020 par les ménages encore éligibles au dispositif. Cette baisse est donc en partie compensée par l'augmentation des crédits budgétaires réguliers dévolus à MaPrimeRénov'.

En contrepoint de cette baisse, il faut mettre en avant la hausse de la dépense fiscale résultant du taux réduit de TVA pour les travaux de rénovation énergétique des logements. Avec l'ouverture à tous les ménages de MaPrimeRénov', l'augmentation des aides au titre des CEE pour la rénovation énergétique et l'enveloppe du plan de relance consacrée à la rénovation thermique des bâtiments, le nombre des travaux bénéficiant de ce taux réduit devrait en effet mécaniquement augmenter.

B. LES DÉPENSES DÉFAVORABLES À L'ENVIRONNEMENT

Vingt dépenses fiscales ont été classifiées comme étant défavorables à l'environnement, pour un montant estimé à 1,359 milliard d'euros (-26 % par rapport à 2020). La très grande majorité de ces dépenses correspondent à des exonérations et des réductions de tarifs et de taux de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) dans les cas prévus par l'article 265 du code des douanes. Il est à noter que huit d'entre elles ne sont pas chiffrées ou présentent un montant équivalent ou inférieur à 1 million d'euros.

La réduction de ces dépenses est principalement due à la baisse des dépenses relatives au tarif réduit du gazole non routier autre que celui utilisé pour les usages agricoles (-46 % par rapport à 2020).

Le cas des dépenses fiscales mixtes

Selon le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État, quatre dépenses, estimées à 285 millions d'euros (-9 % par rapport à 2020), sont considérées comme mixtes, c'est-à-dire qu'elles apportent à la fois un bénéfice environnemental sur l'un des critères retenus dans la méthode de classification et un effet néfaste sur un autre. Il s'agit de quatre tarifs réduits de TICPE : ceux s'appliquant aux carburants E85, E10 et B100 et celui s'appliquant à la taxe intérieure de consommation pour le gaz de pétrole liquéfié utilisé comme carburant non routier.

L'hypothèse de dépense à la baisse devrait toutefois être corrigée si le maintien du tarif réduit pour le carburant E10, proposé par voie d'amendement et voté en première lecture à l'Assemblée nationale avec l'accord du Gouvernement, était confirmé à l'issue de la navette parlementaire. Les dépenses supplémentaires résultant de ce maintien seraient de l'ordre de 30 à 40 millions d'euros.

DEUXIÈME PARTIE : CONJUGUER RELANCE ÉCONOMIQUE ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le plan de relance présenté par le Gouvernement a fait de la transition écologique un axe majeur de la reprise économique du pays. Ce choix fait sens : il s'agit de faire des enjeux climatiques qui s'imposent à nous des opportunités pour développer une croissance durable s'appuyant sur un tissu économique renouvelé et des marchés locaux importants.

Dans ce contexte, les crédits spéciaux du plan de relance ont ciblé le secteur majeur de la rénovation thermique des bâtiments en y dédiant près de 6,3 milliards d'euros, dont 2,5 milliards d'euros pour la rénovation des logements privés et sociaux. Les dispositifs déjà financés par le programme 174 vont donc bénéficier du plan de relance pour accroître l'effort de rénovation.

Le secteur automobile, acteur essentiel de l'économie française, bénéficie également du plan de relance qui formalise plusieurs mesures annoncées dans le cadre du plan de soutien présenté en mai 2020. Il s'agit d'accompagner la mutation du secteur vers des mobilités durables, moins énergivores et moins polluantes. À ce titre, les aides à l'acquisition de véhicules propres portées par le programme 174 participent de l'effort de relance global du secteur.

I. LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES LOGEMENTS

Le secteur du bâtiment résidentiel représente 29 % de la consommation énergétique finale et 14,6 % des émissions de gaz à effet de serre en France⁽¹⁾. Améliorer les performances de ce secteur est donc un enjeu central des politiques publiques s'inscrivant dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Mais l'amélioration de la construction des logements neufs ne saurait suffire. En effet, compte tenu de l'évolution du parc immobilier, deux tiers des logements de 2050 existent déjà. C'est donc bien la rénovation énergétique de ces logements qui sera le vrai levier pour atteindre les objectifs posés pour 2050 : un parc résidentiel de niveau « Bâtiment basse consommation » (BBC) à zéro émission de gaz à effet de serre.

Dans le domaine de la rénovation énergétique, la massification des travaux et l'amélioration graduelle des normes sont les deux principaux axes de développement. Toutefois, la massification, dans un contexte économique difficile et de ressources budgétaires limitées, ne peut être portée par la seule puissance publique. De plus, l'acceptabilité sociale du relèvement progressif des exigences réglementaires pour les logements suppose de pouvoir accompagner les ménages

(1) Données tirées des publications suivantes : « Chiffres clés de l'énergie – Édition 2020 » et « Chiffres clés du climat – Édition 2020 » du Commissariat général au développement durable (CGDD) (données disponibles sur le site internet du service de la donnée et des études statistiques (SDES)).

les plus fragiles dans les travaux qu'ils devront engager. Les politiques publiques en matière de rénovation doivent donc à la fois susciter le plus de travaux possible et accompagner les personnes les plus modestes. La transformation du CITE en prime de transition énergétique a été réalisée pour répondre avec souplesse à ces deux exigences.

Il faut cependant considérer les efforts à fournir comme une opportunité économique à saisir. L'étendue des travaux à accomplir n'est pas minimale : sur les 29 millions de résidences principales du pays, seuls 1,9 million de logements seraient peu énergivores (étiquettes A et B du diagnostic de performance énergétique – DPE), soit 6,6 % du parc, tandis que 4,8 millions de logements, soit 16,6 % du parc, sont des « passoires thermiques » très énergivores (étiquettes F et G du DPE)⁽¹⁾. C'est donc un marché extrêmement conséquent, non délocalisable, qui offre des perspectives de développement technologique importantes et qui permet d'améliorer concrètement la qualité de vie des Français tout en réduisant leur facture énergétique sur le long terme.

1. La première année d'existence de MaPrimeRénov' (MPR)

Créée par la loi de finances initiale pour 2020, la prime de transition énergétique – MaPrimeRénov' – a remplacé le CITE afin d'en corriger les imperfections. En effet, le crédit d'impôt, versé de manière différée par rapport au paiement des factures, était un outil inadapté pour des ménages modestes ne disposant pas de la trésorerie nécessaire pour avancer le coût des travaux. Il présentait par ailleurs des imperfections dans le soutien financier apporté (taux unique, variabilité des gestes de rénovation pris en charge année après année, orientation imparfaite de la dépense fiscale vers les travaux et les produits les plus efficaces, etc.). De fait, la plus grande partie de la dépense fiscale du CITE bénéficiait aux déciles les plus riches (42,7 % des bénéficiaires pour 47,3 % de la dépense totale en 2018).

MPR a donc été conçue pour cibler les ménages des quatre premiers déciles en leur proposant une aide forfaitaire à la rénovation énergétique rapidement débloquée. La budgétisation des crédits de MPR a également permis de mieux contrôler la dépense publique pour l'orienter vers les publics en ayant le plus besoin.

Gérée par l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH), **MPR a bénéficié en 2020 d'un budget de 390 millions d'euros, augmenté de 185 millions d'euros en loi de finances rectificative**, avant même le plan de relance. 108 000 dossiers ont été déposés au 1^{er} octobre 2020 sur la plateforme dédiée ; 75 000 ont été déposés et déjà été validés. L'ANAH estime que 160 000 dossiers, qui correspondent à 200 000 primes, seront déposés à la fin de l'année 2020.

(1) Source : « Le parc de logements par classe de consommation énergétique – Document de travail n° 49 » - septembre 2020 – CGDD – SDESS.

Le CITE a par ailleurs été maintenu à titre transitoire en 2020 pour les ménages des déciles intermédiaires (montant estimé à 390 millions d’euros).

2. L’extension du périmètre de MaPrimeRénov’ en 2021

Lors de la création de MPR, plusieurs voix, dont celle de votre rapporteur pour avis, ont alerté le Gouvernement sur le risque d’une baisse globale des travaux de rénovation énergétique avec la disparition de toute aide publique pour les ménages aisés, avec pour conséquence une baisse des réalisations par rapport aux objectifs de la PPE et de la SNBC et la mise à mal de toute la filière de la rénovation énergétique. Les effets de la crise sanitaire de la covid-19 se sont ajoutés à ces craintes.

En raison de ces difficultés, **le Gouvernement a décidé d’ouvrir le bénéfice de MPR à l’ensemble des propriétaires occupants, mais aussi aux propriétaires bailleurs, selon un barème garantissant une juste répartition de l’effort budgétaire en fonction des revenus fiscaux des ménages.** L’objectif pour 2021 est de pouvoir distribuer 450 000 primes.

Les ménages seront répartis entre quatre catégories établies en fonction des revenus fiscaux et de la composition du foyer. Deux barèmes seront conservés, l’un pour l’Île-de-France, l’autre pour le reste du pays. Selon les projections établies par la direction de l’habitat, de l’urbanisme et des paysages, l’utilisation envisagée des crédits de MPR devrait se répartir de la façon suivante :

Catégorie	Répartition des crédits MaPrimeRénov’ attendue en 2021	Répartition du montant global du CITE en 2018
MaPrimeRénov’ bleu – ménages très modestes (déciles 1 et 2)	35 %	2,7 %
MaPrimeRénov’ jaune – ménages modestes (déciles 3 et 4)	24 %	7,2 %
MaPrimeRénov’ violet – ménages intermédiaires (déciles 5 à 8)	28 %	42,7 %
MaPrimeRénov’ rose – ménages aisés (déciles 9 et 10)	13 %	47,4 %

Par ailleurs, si le principe des primes par type de travaux est maintenu, le dispositif a été amélioré pour soutenir les pratiques et les travaux les plus efficaces en termes d’économies d’énergie, notamment dans le cadre d’une rénovation globale. Ces nouvelles aides sont :

– la création d’une prime de rénovation globale pour les ménages intermédiaires et aisés⁽¹⁾ versée pour des travaux permettant d’atteindre une

(1) Les ménages modestes et très modestes continueront de bénéficier du programme « Habiter Mieux sérénité » de l’ANAH dont les aides sont plus avantageuses.

économie d'énergie de plus de 55 % par rapport à la consommation initiale du logement ;

– la création d'un bonus pour les travaux permettant de sortir un logement du statut de « passoire thermique » (étiquettes F et G du DPE) ;

– la création d'un bonus pour les rénovations permettant d'atteindre le label Bâtiment basse consommation (BBC) ;

– une prime forfaitaire de 150 euros lorsque le ménage fait appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) ;

– une prime pour les ménages des trois premières catégories réalisant un audit énergétique.

Ces incitations doivent favoriser l'approche globale des travaux de rénovation énergétique, afin que les ménages puissent, autant que possible, opter pour des travaux groupés ou, du moins, correctement échelonnés dans le temps. Selon de nombreuses études, la démarche globale est en effet la plus à même d'optimiser les gains d'énergie.

Afin de porter ces évolutions, **le budget de MPR pour 2021 s'élève à 740 millions d'euros**, auxquels il faut ajouter **l'effort spécifique prévu dans le plan de relance : 2 milliards d'euros, répartis sur 2021 et 2022, sont en effet mobilisés pour la rénovation des logements** (action 1 du programme 362 « Écologie »), afin de multiplier les chantiers pour générer un effet de levier dans le domaine de la rénovation énergétique (structuration des filières, économies d'échelle, remobilisation des entreprises du bâtiment vers un secteur soutenu financièrement par les politiques publiques). 1,7 milliard d'euros sera consacré au financement de MPR pour les propriétaires occupants et bailleurs ainsi que pour les copropriétés. 250 millions d'euros seront prévus pour renforcer les moyens dédiés aux actions financées par l'ANAH et menées dans le cadre des plans gouvernementaux « Initiative copropriétés », « Action cœur de ville » (ACV) et du futur programme « Petites villes de demain » (PVD) – ces actions incluant par ailleurs des opérations de rénovation énergétique.

Il faut par ailleurs saluer **l'augmentation des effectifs de l'ANAH** prévu dans le PLF 2021. 29 postes en équivalent temps plein travaillé (ETPT) permettront de renforcer les équipes de l'agence afin de pouvoir gérer au mieux le dispositif de MaPrimeRénov'.

3. Les autres dispositifs d'aide publique

Outre MaPrimeRénov', l'ANAH gère **le programme « Habiter Mieux sérénité »**, qui permet de financer des travaux de rénovation énergétique effectués dans une approche globale pour les ménages très modestes et modestes. Ce dispositif permet d'assurer un niveau d'aide supérieur à celui de MPR. Les financements peuvent également être majorés lorsque les travaux permettent des

gains énergétiques importants. Par ailleurs, un accompagnement renforcé des ménages permet de mieux articuler les étapes du projet et d'aider les bénéficiaires dans les démarches leur permettant d'obtenir toutes les aides financières disponibles. Ce programme bénéficie d'une enveloppe budgétaire spécifique de **170 millions d'euros** portée par l'action 4 du programme 135 « Urbanisme, territoires et amélioration de l'habitat ».

L'encadrement des dispositifs d'aide à la rénovation énergétique

Trois mécanismes encadrent la prise en charge des travaux de rénovation par les aides publiques et privées afin d'éviter certaines dérives (matériel peu performant, prestations mal assurées) et de garantir la répartition des dépenses en fonction des revenus des ménages :

- Le plafond d'aide global pour MPR est de 20 000 euros par période de cinq années glissantes ;
- Les dépenses éligibles à MPR sont plafonnées par type de dépense (barèmes pour les travaux et les équipements) ;
- Les aides perçues par les bénéficiaires de MPR (MPR, CEE, aides d'Action Logement et aides encadrées par la Commission de régulation de l'énergie en outre-mer) sont écrêtées de façon à ne pas dépasser un certain taux de la dépense éligible appliqué à chaque catégorie (respectivement 90 %, 75 %, 60 % et 40 % pour les ménages des déciles 1-2, 3-4, 5-8 et 9-10). Des aides des collectivités territoriales peuvent s'ajouter ; dans ce cas, le montant total des aides ne peut excéder 100 % de la dépense éligible. Ce système garantit que les crédits de MPR soient majoritairement consommés par les ménages les plus aisés.

L'ANAH gère également le programme « Habiter mieux copropriété », destiné à devenir **MaPrimeRénov' Copropriétés**. Ce dispositif sera désormais ouvert à l'ensemble des copropriétés et permettra de financer des travaux de rénovation globale performants (35 % minimum de gain énergétique après travaux). Les aides seront versées directement au syndic afin de réduire au minimum les étapes du montage financier et donc de faciliter le lancement des travaux. Par ailleurs, une majoration des aides est prévue pour les copropriétés fragiles.

Le taux réduit à 5,5 % de TVA s'appliquant aux travaux de rénovation énergétique de locaux d'habitation est également une aide très importante. Cette dépense fiscale est estimée à **1,23 milliard d'euros** pour 2021.

Les ménages peuvent également bénéficier jusqu'au 31 décembre 2021 **du crédit à taux zéro Eco-PTZ** pour financer leurs travaux de rénovation énergétique jusqu'à 30 000 euros. Ouvert à tous sans condition de ressources, il est cumulable avec MPR. Le fonctionnement de ce crédit a été simplifié en 2019 afin d'en améliorer l'usage (fin de l'obligation du bouquet de travaux, possibilité d'un prêt complémentaire). Le montant de la dépense fiscale est estimé à **32 millions d'euros en 2021**.

Enfin, il existe de nombreuses **aides délivrées sous la forme de primes ou encore de réduction sur la taxe foncière par les collectivités territoriales**. Le montant global de ces aides ne peut être estimé de manière fiable à l'heure actuelle, en l'absence d'outils permettant la remontée de ce type d'information. Elles sont néanmoins intégrées dans les dispositifs d'information et d'accompagnement locaux.

L'aide à la rénovation énergétique des logements sociaux

Le plan de relance prévoit une enveloppe de 500 millions d'euros pour améliorer la qualité énergétique des logements sociaux. 460 millions d'euros seront spécifiquement employés pour financer des chantiers de rénovation thermique globaux. Mais l'enjeu de cette aide massive est également de pouvoir structurer une filière industrielle capable de proposer des solutions de rénovation hautement performantes et facilement reproductibles afin de réaliser des économies d'échelle.

40 millions d'euros seront spécifiquement consacrés à ce projet industriel, qui participe bien d'une approche globale mêlant à la fois relance économique et transition écologique.

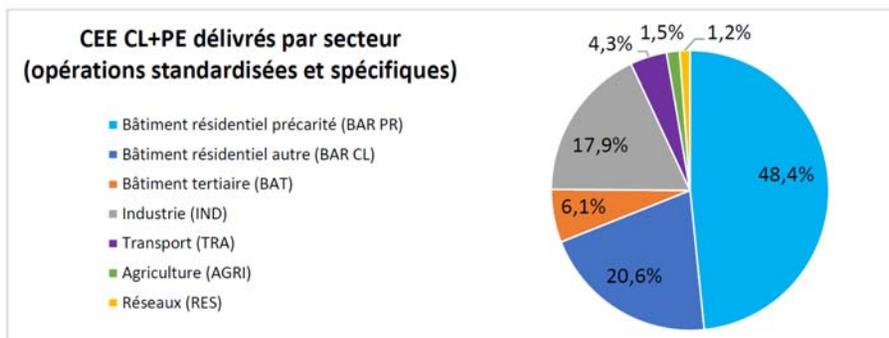
4. La mobilisation de moyens extra-budgétaires : les certificats d'économies d'énergie

En complément des aides publiques d'État ou des collectivités territoriales, le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) permet de mobiliser des ressources considérables pour aider financièrement les ménages ou les copropriétés.

La DGEC estime que, durant la quatrième période des CEE (2018-2021), ce sont près de 4 milliards d'euros par an qui seront mobilisés pour financer des travaux de rénovation énergétique, dont près de la moitié au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique.

Ce dispositif a notamment permis de cibler certains travaux de rénovation grâce à la formule des « Coups de pouce ». Ces derniers permettent de valoriser la valeur des CEE délivrés pour des actions de rénovation spécifiques (chauffage, isolation) afin d'inciter les obligés à investir dans ces travaux.

RÉPARTITION DES CEE CLASSIQUES (CL) ET PRÉCARITÉ (PE) DÉLIVRÉS PAR SECTEUR ENTRE LE 01/01/2018 ET LE 30/08/2020



Source : lettre d'information CEE septembre 2020 – DGEC

Sur la période 2019-2020, le dispositif « Coup de pouce Chauffage », qui finance notamment le remplacement des chaudières fonctionnant au fioul, a ainsi permis de financer près de 436 000 travaux pour un montant d'incitations financières s'élevant à 451 millions d'euros, tandis que le dispositif « Coup de pouce Isolation », qui concerne l'isolation des combles et des planchers bas, a mobilisé près de 1,3 milliard d'euros pour environ 1,29 million de gestes de rénovation⁽¹⁾.

Afin de coordonner au mieux les conditions d'obtention des différentes aides publiques et privées, la DGEC, en concertation avec les professionnels notamment représentés par l'Association technique énergie environnement (ATEE), a lancé la révision de plusieurs fiches techniques de travaux ainsi que la création d'une fiche CEE « Rénovation globale » pour les maisons individuelles et les copropriétés, dont les critères d'obtention seront calqués sur ceux retenus pour l'aide équivalente dans le dispositif MPR.

Le poids des CEE dans la facture énergétique des ménages

Le coût des CEE pour les obligés est répercuté dans les prix des différentes énergies consommées par les clients qui leur font porter une obligation (les ménages, le tertiaire et les transports). Une étude de l'ADEME indique que la part des CEE dans la facture énergétique des ménages serait comprise entre 100 et 150 euros par an, soit 3 à 4 % du montant total moyen.

Les données analysées sur la troisième période des CEE (2015-2018) ont permis d'évaluer le retour financier des CEE pour les ménages à 0,61 euro pour 1 euro injecté dans le dispositif *via* leur facture d'énergie. Le gain est positif pour les ménages en situation de précarité énergétique, le retour étant évalué à 1,12 euro pour 1 euro TTC injecté.

Source : Évaluation du dispositif des certificats d'économie d'énergie – juin 2020 – ADEME

(1) Chiffres tirés de la lettre d'information CEE de septembre 2020 – DGEC.

Si le dispositif des CEE contribue fortement au financement des travaux de rénovation énergétique, il faut toutefois être attentif à ses difficultés de fonctionnement intrinsèques. Au cours de ses auditions, votre rapporteur pour avis a été alerté sur différents problèmes :

– les moyens du Pôle national des CEE (PNCEE), qui est chargé de gérer le dispositif, sont sous-dimensionnés par rapport au volume de CEE à contrôler et délivrer. Les procédures en place pourraient également être améliorées (dématérialisation) ;

– les acteurs de la filière ont également souligné la nécessité de disposer d'une visibilité à long terme. La mise en place des « Coups de pouce » permet par exemple aux obligés de pouvoir atteindre les objectifs qui leur sont attribués, mais leur création subite et leur courte durée ont des effets préjudiciables (lancements difficiles sur le terrain, effets d'aubaine dangereux, arrêt brutal qui empêche des investissements sur le long terme) ;

– les contrôles des travaux financés par les CEE restent insuffisants alors que le très grand nombre de chantiers a montré l'importance d'une surveillance des acteurs sur le terrain (intermédiaires, sous-traitants, etc.). Une partie des financements des CEE pourrait servir à financer le contrôle du dispositif. À titre d'exemple, le dispositif équivalent aux CEE en Californie consacre 4 % de son budget pour des opérations de contrôle⁽¹⁾. Des propositions de l'ADEME et de l'ATEE ont été émises pour expérimenter ce type de contrôle autofinancé ;

– les bilans du dispositif restent ponctuels et gagneraient à être établis sur une base annuelle.

*

La politique publique de soutien pour la rénovation énergétique des logements dispose donc de moyens conséquents, augmentés de manière substantielle dans le cadre du plan de relance. Ce soutien financier est déterminant pour assurer la relance du secteur du bâtiment qui est, rappelons-le, essentiellement composé de petites entreprises locales. Le soutien de la filière et la possibilité de développer de nouveaux axes de développement pour cette dernière sont bien des conditions déterminantes pour assurer la transition énergétique du parc résidentiel.

Toutefois, pour garantir que l'effort financier soit rapidement suivi d'effets, des évolutions devraient être engagées à court terme.

Il faut **faciliter le parcours administratif des ménages et des entreprises**. Concernant les ménages, il s'agit d'améliorer l'accompagnement pour l'obtention des différentes aides, car celles-ci ne sont pas regroupées au sein d'un guichet unique. L'amélioration des réseaux d'information locaux, notamment grâce au programme SARE (Service d'accompagnement à la rénovation énergétique), est

(1) *Insights series 2017 - Market-Based Instruments for Energy Efficiency* – p. 95 - OCDE/IEA, 2017

déterminante sur ce point. Concernant les entreprises, il s'agit tout d'abord d'améliorer les procédures de certification « RGE » (reconnu garant de l'environnement), ce label étant nécessaire pour permettre la délivrance des aides à la rénovation ; il faut également améliorer les procédures concernant l'attribution des CEE ou des autres aides lorsqu'elles sont demandées par l'entreprise de rénovation, qui peut jouer un rôle de mandataire efficace si les temps de réponse administratifs restent raisonnables.

Afin d'améliorer la qualité générale des travaux, **le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage devrait être fortement conseillé, voire rendu obligatoire à courte échéance** (dans ce cas, les aides prévues dans le cadre de MPR seraient revalorisées). Cela permettrait aux ménages d'optimiser leurs travaux, mais également d'être mieux informés sur les dispositifs d'aide existants, l'AMO pouvant également jouer un rôle de conseiller sur ce point.

Enfin, dans une vision à plus long terme d'un point de vue industriel, il faut **faciliter les partenariats entre les centres de recherche publics et les entreprises du secteur de la rénovation**. Votre rapporteur pour avis a pu apprécier lors de ses audits le travail remarquable de nombreux instituts de recherche en matière de rénovation énergétique, qu'il s'agisse de projets sur les matériaux, sur l'amélioration des dispositifs de chauffage ou sur les systèmes de gestion et d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments. Ces projets sont élaborés en partenariat avec des entreprises de taille variée et permettent des synergies au niveau local et régional. Les résultats en termes industriels ouvrent des perspectives d'amélioration qualitative et quantitative notables pour les opérations de rénovation énergétique. C'est pourquoi la levée des difficultés administratives pour ces partenariats et la possibilité de bénéficier de financements dans le cadre du plan de relance seraient particulièrement bénéfiques à la politique publique de la rénovation énergétique.

II. LE VERDISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS

Le secteur automobile français a été touché de plein fouet par la crise sanitaire de la covid-19. Le marché automobile devrait en effet connaître en 2020 une baisse d'environ 30 %. En France, la baisse du marché a même été de -72 % en mars et de -89 % en avril ⁽¹⁾ par rapport à 2019. C'est donc toute la filière qui subit une crise inédite dans une période de changement profond des orientations technologiques et environnementales pour ses produits.

Dans ce contexte, le Gouvernement a présenté dès le mois de mai 2020 un plan de soutien à l'automobile visant trois objectifs : le soutien à l'offre (consolidation de la filière et investissements pour améliorer sa compétitivité) ; le soutien aux salariés (mise en place du chômage partiel, plan massif de développement des compétences, soutien pour l'alternance) ; enfin, le soutien

(1) Source : baromètre du marché automobile français, dossier de presse – mars 2020 – CCFA.

immédiat à la demande avec l'augmentation des aides publiques pour l'achat de véhicules propres et l'extension de leur périmètre.

Toutefois, si le plan de relance répond à une urgence économique évidente, la question du verdissement du parc automobile doit également se poser sur le long terme. À l'heure actuelle, le transport routier est en effet responsable de 27,3 % des émissions de gaz à effet de serre françaises (19,8 % pour les véhicules particuliers et utilitaires légers) ⁽¹⁾. C'est dans ce contexte que la loi d'orientation des mobilités a fixé l'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050 et la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs à énergie fossile en 2040.

Les deux dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules propres s'inscrivent dans ces perspectives. Ils agissent chacun sur l'un des bouts de la chaîne de vie des véhicules : le bonus écologique accélère l'introduction de véhicules très peu polluants dans le parc automobile tandis que la prime à la conversion permet d'en faire sortir les véhicules les plus polluants et donc de créer par répercussion un « appel d'air » pour des véhicules neufs moins polluants.

1. Une évolution exceptionnelle des aides en 2020

Initialement créditée de 507 millions d'euros par la loi de finances initiale pour 2020, l'action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » a été renforcée par des crédits supplémentaires (+78 %) ouverts par la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 afin de pouvoir verser les aides bonifiées dans le cadre du plan de relance automobile présenté en mai dernier.

RÉPARTITION DES CRÉDITS DE L'ACTION 3 OUVERTS POUR L'EXERCICE 2020

Les crédits ouverts s'entendent en autorisations d'engagement et en crédits de paiement

	LFI	LFR (3)	Total pour 2020
Bonus écologique	392 000 000 €	228 000 000 €	620 000 000€
Prime à la conversion des véhicules polluants	405 000 000 €	395 000 000 €	800 000 000 €
Ensemble de l'action 3	797 000 000 €	623 000 000 €	1 420 000 000€

En effet, afin de pouvoir relancer le marché automobile, l'État a modifié les barèmes du bonus écologique et de la prime à la conversion afin de les rendre plus attractifs.

Concernant le bonus écologique, le Gouvernement a opté pour l'augmentation de son montant pour les véhicules électriques de moins de 45 000 euros. Il a également décidé la création d'un bonus dédié pour les véhicules hybrides rechargeables.

(1) Données tirées de « Chiffres clés du climat – Édition 2020 » du CGDD.

ÉVOLUTION DU BONUS ÉCOLOGIQUE EN 2020

de janvier à juin 2020	personne physique	personne morale
Véhicules émettant de 0 à 20g CO ₂ / km dont le prix est :		
– de moins 45 000 €	6 000 €	3 000 €
– entre 45 000 et 60 000 €	3 000 €	3 000 €
– de plus de 60 000 €	3 000 €	3 000 €
de juin à décembre 2020		
Véhicules émettant de 0 à 20g CO ₂ / km dont le prix est :		
– de moins 45 000 €	7 000 €	5 000 €
– entre 45 000 et 60 000 €	3 000 €	3 000 €
– de plus de 60 000 €	3 000 €	3 000 €
Véhicules de moins de 50 000 € émettant entre 21 et 50g CO ₂ /km	2 000 €	2 000 €

Dans un marché automobile neuf atone, cette bonification a permis de **dynamiser la vente de véhicules électriques, qui a atteint une part de marché de l'ordre de 7 % en 2020**. Or, ce segment bénéficie à l'heure actuelle principalement aux constructeurs français, qui représentent 66 % des ventes de véhicules électriques ⁽¹⁾.

Concernant la prime à la conversion, la bonification des aides proposées a été mise en place à partir du 1^{er} juin jusqu'à la fin de l'année, dans la limite des 200 000 premières demandes. Le dispositif a tout d'abord été étendu à plus de ménages grâce au relèvement du seuil de revenu fiscal de référence par part (passage de 13 500 à 18 000 euros). Le critère d'éligibilité pour la mise au rebut du véhicule a également été étendu pour inclure les véhicules Crit'air 3. Enfin, les primes ont été revalorisées (5 000 euros pour un véhicule électrique, 3 000 euros pour un véhicule thermique) et elles ont été ouvertes à la conversion d'un moteur thermique en un moteur électrique (« rétrofit électrique »).

Le contingent de demandes de primes bonifiées ayant rapidement été atteint, les règles applicables avant le 1^{er} juin ont été rétablies dès le 3 août. Toutefois, le montant des aides bonifiées a été maintenu pour les ménages les plus modestes et la possibilité de mettre au rebut des véhicules Crit'air 3 a été maintenue, tout comme l'ouverture de la prime au « rétrofit ».

Les résultats de ces deux améliorations ont permis de soutenir le marché automobile neuf et d'occasion. **En 2020, 282 000 véhicules devraient être achetés grâce à la prime à la conversion tandis que les bonus écologiques attribués devraient atteindre les 100 000 dossiers** (55 480 constatés au 31 août).

2. Le maintien d'un niveau d'aides important en 2021

Les crédits ouverts pour financer le bonus écologique et la prime à la conversion en 2021 se répartissent à la fois dans le programme 174 et dans la mission « Plan de relance ».

(1) Source : données fournies par la Plateforme de l'automobile – questionnaire budgétaire.

Le programme 174 sera doté de 128 millions d'euros pour le financement de la prime à la conversion et de 379 millions d'euros pour le bonus automobile.

À ces crédits « réguliers » s'ajoutera **une enveloppe budgétaire exceptionnelle de 1,28 milliard d'euros**, inscrite dans l'action du programme 362 « Écologie » du plan de relance. Cette enveloppe sera destinée à financer les deux dispositifs existants. Elle pourrait également financer le projet de bonus écologique pour les véhicules lourds électriques et fonctionnant à l'hydrogène, afin de dynamiser un segment de véhicules où ces technologies permettent une réduction des émissions de gaz à effet de serre très conséquente. À ce stade, la répartition de ces crédits exceptionnels n'est pas connue et fait encore l'objet de discussions interministérielles.

L'ensemble des crédits ouverts pour 2021 atteint donc 1,787 milliard d'euros, soit une augmentation de près de 26 % par rapport aux crédits de 2020.

Enfin, pour considérer l'ensemble des financements du plan de relance permettant le verdissement du parc automobile français, il faut tenir compte de l'enveloppe de **180 millions d'euros prévus pour le remplacement d'une partie du parc automobile de l'État et de ses opérateurs**.

Même si la détermination des critères et du périmètre des aides pour 2021 requiert une phase de réflexion approfondie dans le contexte socio-économique actuel, votre rapporteur pour avis regrette que le Parlement ne puisse disposer, au moment de la présentation de ce rapport, des grandes orientations pour l'utilisation des crédits exceptionnels, qui s'inscrivent pleinement dans le plan de soutien au secteur automobile de mai 2020. Cette absence d'information est d'autant plus regrettable que le Parlement avait inscrit dans la troisième loi de finances rectificative pour 2020 la remise d'un rapport sur les pistes d'évolution pour le bonus écologique et la prime à la conversion ⁽¹⁾.

3. Perspectives à court terme pour les deux dispositifs

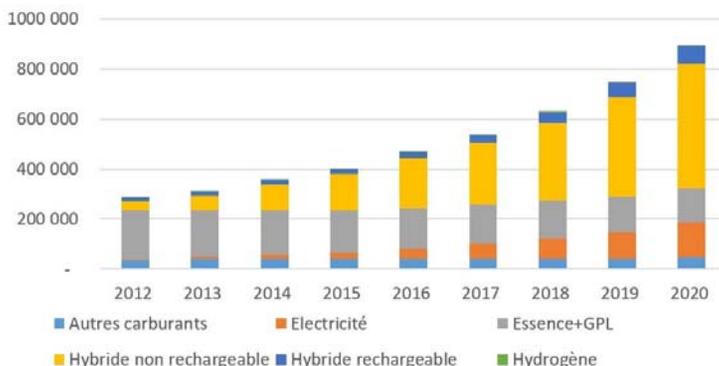
a. Perspectives du bonus écologique

Le bonus écologique accélère l'entrée de plus en plus conséquente de véhicules électriques à zéro émission dans le parc automobile et contribue à l'augmentation de la part de véhicules à motorisation alternative (2,3 % du parc au 1^{er} janvier 2020). Le nombre de véhicules bénéficiant du bonus devrait représenter 3,6 % des immatriculations de voitures particulières pour l'année 2020 ⁽²⁾.

(1) Article 61 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

(2) Source : réponse de la DGEC au questionnaire budgétaire.

RÉPARTITION DES MOTORISATIONS ALTERNATIVES



Source : © SDES, Rsvro, données provisoires 2020

Le maintien d'un bon écolique à un haut niveau est donc important pour soutenir dans les années à venir ce segment du marché automobile. Le maintien du bonus à 7 000 euros en 2021 serait souhaitable. C'est une condition essentielle pour assurer l'émergence d'un marché de l'occasion électrique à court terme, ce qui permettra l'accès à ce type de véhicules aux ménages modestes, qui pourront éventuellement bénéficier de l'aide de la prime à la conversion pour financer leur achat. Il faut d'ailleurs souligner sur ce point l'importance des achats de véhicules par les sociétés, qui, en tant que grandes pourvoyeuses de véhicules d'occasion à court terme, peuvent fortement contribuer à développer l'offre pour les véhicules électriques d'occasion.

Toutefois, l'augmentation du parc automobile électrique dépend également d'une amélioration des infrastructures nécessaires à son déploiement. Le nombre de bornes et de prises de recharge doit augmenter rapidement pour que l'usage des véhicules électriques se déploie sur tout le territoire. Diverses mesures sont prises à cette fin :

- 100 millions d'euros du plan de relance doivent servir à financer des travaux d'infrastructure pour le déploiement de bornes de recharge publiques sur le réseau routier national ;

- le programme ADVENIR, financé par les CEE, a été prolongé et doté de 100 millions d'euros pour la période 2022-2023 afin d'aider l'installation de plus de 45 000 points de charge supplémentaires, notamment dans les copropriétés, les parkings privés et publics et sur les grands axes nationaux ;

- la Banque des territoires doit constituer un groupement de partenaires industriels chargé de définir les besoins en corridors de points de recharge rapides sur les grands axes routiers et autoroutiers, concomitamment avec la mise en place d'un fonds national de mutualisation des investissements dans l'infrastructure électrique des copropriétés pour l'équipement en installations de recharge ;

– le PLF 2021 prévoit le maintien du crédit d’impôt pour l’installation d’une borne de recharge à domicile par les particuliers (dispositif étendu à une résidence secondaire par contribuable lors de l’examen de la première partie du PLF 2021 par l’Assemblée nationale).

Améliorer l’appréciation environnementale du bonus écologique

Il n’a pas été possible à votre rapporteur pour avis de disposer d’évaluations publiques sur les incidences environnementales du bonus écologique, les méthodologies n’ayant pas encore été développées pour le dispositif. Cette absence de données est regrettable et devrait être corrigée en 2021. Le rapport attendu du Gouvernement sur les pistes d’évolution des aides à l’acquisition de véhicules propres pourrait présenter les premières esquisses de cette analyse environnementale.

b. Perspectives de la prime à la conversion

L’effet d’entraînement de la prime à la conversion pour le renouvellement du parc doit s’apprécier de manière cumulative dans le temps. En effet, elle est principalement utilisée par les ménages pour acquérir un véhicule d’occasion moins polluant que le véhicule mis au rebut (60 % des véhicules achetés avec la prime correspondent au classement Euro 6), même s’il reste plus polluant qu’un véhicule neuf. Mais l’enchaînement des ventes de véhicules a pour effet de faire entrer en début de chaîne un véhicule neuf dans le parc.

L’étude du CGDD effectuée sur les 253 000 achats de véhicules ayant bénéficié de la prime en 2018 a établi que le dispositif a permis de réduire de 440 000 tonnes les émissions de CO₂, de 2 700 tonnes les émissions de NOx et de 240 tonnes celles de particules fines sur le cycle de vie desdits véhicules ⁽¹⁾. Les premières analyses pour 2019 (350 000 primes accordées) font apparaître une économie de 503 000 tonnes de CO₂, 2 500 tonnes de Nox et 260 tonnes de particules fines ⁽²⁾.

Ces résultats sont encourageants, même s’ils semblent faibles au regard des émissions produites par le parc en circulation au 1^{er} janvier 2020, estimé à 38,2 millions de voitures ⁽³⁾. Comparé à l’objectif du million de primes versées sur l’ensemble du quinquennat, l’effet du dispositif peut sembler mince au regard des objectifs environnementaux de long terme. Toutefois, il ne faut pas mésestimer son rôle incitatif et ses effets dans d’autres domaines (pouvoir d’achat, gains pour la santé). L’étude du CGDD pour l’année 2018 a ainsi conclu que la prime permettait un gain socio-économique global de 65 millions d’euros par rapport à son coût pour la collectivité.

(1) Source : « Prime à la conversion des véhicules particuliers en 2018 - Une évaluation socio-économique ex post », octobre 2019 – CGDD.

(2) Données fournies par la DGEC (réponse au questionnaire budgétaire).

(3) Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france?rubrique=&dossier=1347>

Il faut donc maintenir l'effort, voire l'augmenter en améliorant par exemple le niveau de la prime pour les ménages les plus modestes, pour lesquels le reste à charge est encore élevé, notamment pour l'achat d'un véhicule neuf ou récent. La valorisation de la prime dans le cas de l'achat d'un véhicule électrique pourrait être également envisagée, notamment pour aider les ménages modestes à sortir du « piège » de la voiture thermique sur le long terme.

EXAMEN EN COMMISSION

Après l'audition de Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique et de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports au cours de sa réunion du mercredi 21 octobre 2020 après-midi ⁽¹⁾, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, le mercredi 28 octobre 2020, pour avis, sur le rapport de M. Christophe Arend, les crédits du programme « Énergie, climat et après-mines » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous poursuivons l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances (PLF) pour 2021.

Nous allons tout d'abord entendre chacun des deux rapporteurs pour avis, M. David Lorion et M. Christophe Arend, qui nous présenteront successivement leur rapport. Je donnerai ensuite la parole aux orateurs de groupe. Après les réponses des rapporteurs, nous passerons aux questions et terminerons par l'examen des amendements et articles se rapportant aux sujets étudiés lors de la réunion.

M. David Lorion, rapporteur pour avis sur les crédits relatifs aux transports aériens et au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Il me revient, en tant que rapporteur pour avis, de réaliser une présentation synthétique des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Ce projet de budget pour l'année 2021 s'inscrit dans un contexte totalement inédit. En effet, après des années de croissance soutenue, le secteur du transport aérien a été brutalement mis à l'arrêt au premier semestre 2020, du fait des mesures prises pour contenir l'épidémie de la covid-19. En France, le nombre de passagers transportés a reculé de près de 65 % en 2020 par rapport au niveau de 2019. En 2021, la baisse du trafic serait d'au moins 30 % par rapport à son niveau d'avant-crise. Le budget que nous examinons aujourd'hui est fortement affecté par cette crise sans précédent.

La chute brutale du trafic et la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances ont fait chuter les recettes du budget en 2020 : elles devraient être inférieures de 80 % à la prévision sous-jacente à la loi de finances initiale et rester très faibles en 2021.

La baisse sans précédent des recettes est compensée par un recours massif à l'emprunt pour permettre à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) de faire face à ses dépenses. L'emprunt pourrait ainsi atteindre 2,3 milliards d'euros

(1) <http://assnat.fr/FeQWQm>

sur les exercices 2020 et 2021, portant l'encours de dette à un montant totalement inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021.

Dans ce contexte difficile, l'action de la DGAC est marquée par deux priorités : un effort accru de maîtrise des dépenses, notamment des dépenses courantes ; la préservation du programme d'investissement de navigation aérienne. Ces investissements doivent permettre de garantir un haut niveau de sécurité, de qualité de service rendu et de performances environnementales lors de la reprise du trafic aérien à l'horizon 2024. Il est en effet essentiel d'anticiper dès maintenant la reprise du trafic.

Je voudrais à présent aborder plusieurs enjeux qui caractérisent le transport aérien aujourd'hui.

En premier lieu, ce secteur traverse une crise sans précédent, pas uniquement financière. Les nombreuses personnes que j'ai auditionnées n'imaginent pas de retour à la situation de 2019 avant, au mieux, 2024. Cette crise concerne les grands aéroports comme les petits, les compagnies aériennes, les constructeurs aéronautiques et leurs sous-traitants. Le président du groupe Aéroports de Paris a ainsi indiqué que le nombre de passagers accueillis avait baissé de plus de 60 % au premier semestre 2020 par rapport à la même période en 2019. Les petits aéroports souffrent parfois encore plus que les grands : l'aéroport de Pierrefonds à La Réunion a connu un trafic nul depuis le mois de mars. Concernant les compagnies aériennes, après avoir perdu dix millions d'euros par jour en juillet et août, le directeur des affaires financières d'Air France nous a indiqué que la compagnie entrait dans une période d'« hibernation » pour l'hiver. Du côté des constructeurs, Airbus a précisé avoir reçu deux fois moins de commandes au deuxième trimestre 2020, par rapport à la même période en 2019.

En second lieu, toute mesure qui pénaliserait la compétitivité de nos aéroports ou de nos compagnies aériennes serait inopportune dans ce contexte inédit. La Convention citoyenne pour le climat propose des mesures fortes pour limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Je pense en particulier à la mise en place d'une écocontribution renforcée. Si les objectifs sont louables, une telle écocontribution risquerait d'être fatale au secteur du transport aérien. En effet, elle porterait la recette de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) à environ 4,2 milliards d'euros, sur la base du trafic de 2019 : le niveau de fiscalité spécifique du secteur serait ainsi multiplié par trois et celui de la TSBA serait multiplié par dix. Si elle était mise en place uniquement au niveau national, une telle mesure serait donc contre-productive. Certes, les ministres Mme Barbara Pompili et M. Jean-Baptiste Djebbari ont indiqué la semaine dernière, lors de leur audition par notre commission, que cette mesure n'était plus d'actualité tant que le secteur aérien ne serait pas sorti de la crise. Il convient toutefois de rester vigilant.

En troisième lieu, la transition énergétique du transport aérien n'en reste pas moins nécessaire, même si je rappelle que le secteur aérien ne représente que 3,7 % des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports et 1,4 % des

émissions de la France en 2017. Ce secteur est plus que jamais soumis à une pression importante pour réduire son empreinte environnementale. Il faut y répondre. Je pense que les acteurs du secteur ont besoin de stabilité et de visibilité. La prise de conscience de leur responsabilité dans les émissions de gaz à effet de serre est récente mais elle est bien réelle. Les constructeurs, les compagnies aériennes et les aéroports, tous les acteurs s'efforcent de réduire leur empreinte carbone. Ils mobilisent à cette fin plusieurs leviers, en particulier l'optimisation des trajectoires de vol, le déploiement des carburants aéronautiques durables et le développement de la recherche en faveur de l'hydrogène vert. Il convient d'accélérer les efforts de recherche pour pouvoir augmenter rapidement la part des biocarburants dans le kérosène des avions et pour parvenir à des avions fonctionnant à l'hydrogène d'ici 2035. Les pouvoirs publics doivent donc accompagner et encourager les acteurs du transport aérien dans leurs démarches vertueuses en faveur d'une rupture technologique, tout en soutenant ce secteur très fragilisé par la crise.

En quatrième lieu, je souhaiterais évoquer une thématique largement développée dans mon rapport, à savoir le maillage aéroportuaire français. Ce maillage est le fruit de l'histoire d'un pays pionnier de l'aviation civile ; il est important, dense et varié. Surtout, il constitue une chance pour nos territoires. Il joue en effet un rôle majeur, à la fois en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions isolées et de soutien au tissu économique local.

Concernant tout d'abord le désenclavement, je rappelle que certains territoires particulièrement isolés ne disposent que du transport aérien pour les relier au reste du territoire ou au reste du monde. Il s'agit bien évidemment des îles, des collectivités ultramarines ou de la Corse mais également de certains territoires métropolitains très enclavés. Rodez ou Aurillac, par exemple, se situent à environ six heures de route et à plus de sept heures de train de la capitale. Cet isolement justifie l'existence de lignes d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, les aéroports constituent un atout essentiel pour le développement économique et l'attractivité des territoires. L'impact économique d'un aéroport est ainsi estimé entre 1,4 et 2,5 % du PIB régional (hors tourisme). En effet, pour de nombreuses entreprises, le transport aérien apporte une connectivité que le réseau ferroviaire, essentiellement centré sur la capitale, ne peut apporter. L'entreprise pharmaceutique Fabre située à Castres, l'assureur Verlingue ou l'entreprise de prêt-à-porter Armor Lux à Quimper, la multinationale Bosch à Rodez... nombreuses sont les entreprises qui ont besoin de lignes aériennes pouvant relier leurs employés et leurs clients à Paris et au reste du monde.

Enfin, l'utilité d'un aéroport ne saurait se mesurer à l'aune de la seule rentabilité économique. Au plus fort de la crise, le transport aérien a montré qu'il jouait un rôle indispensable. Les rapatriements de Français au début du confinement, les évacuations sanitaires d'urgence ou encore l'acheminement de masques provenant de Chine ont été rendus possibles grâce à la mobilisation du secteur aérien. Demain, les liaisons aériennes joueront également un rôle central dans la livraison de vaccins en France.

En cinquième lieu, je souhaite mettre l'accent sur le rôle particulièrement central que joue le transport aérien pour nos territoires ultramarins. Le maillage aéroportuaire français contribue pleinement à la continuité territoriale et au lien entre l'outre-mer et l'hexagone. Or, certaines propositions pourraient, si elles étaient mises en œuvre, pénaliser ce lien entre la France et ses outre-mer. Je pense en particulier à une augmentation de la fiscalité du transport aérien, qui serait probablement fatale aux compagnies desservant l'outre-mer. D'une manière générale, la desserte aérienne entre la métropole et les territoires ultramarins était relativement compétitive avant la crise, grâce notamment à un nombre d'opérateurs élevé (jusqu'à cinq par liaison). Toutefois, les compagnies XL Airways et Level ont arrêté leurs activités respectivement fin 2019 et au printemps 2020. La compagnie Corsair, qui dessert notamment La Réunion et les Antilles, fait face à d'importantes difficultés financières et est mise en vente. Il convient donc, au regard des nombreuses incertitudes pesant sur le marché, de rester vigilant quant à l'évolution de la desserte de l'outre-mer dans les prochains mois.

Je souhaite également attirer votre attention sur l'interdiction des vols pouvant être remplacés par un trajet en train de moins de 2 heures 30, et en particulier sur la question des vols en correspondance, qui concerne l'outre-mer. Après des décennies d'investissements dans la haute vitesse ferroviaire, la desserte aérienne se réduit naturellement sur nombre de liaisons radiales comme Paris-Strasbourg ou Paris-Nantes. Il semblerait donc qu'il y ait une « maturité française » particulière pour envisager un certain niveau de substitution de l'avion par le train. Toutefois, la suppression de certains vols pourrait pénaliser directement la connectivité entre les régions de métropole et les territoires d'outre-mer, dans la mesure où les liaisons qui pourraient être supprimées concernent principalement l'aéroport de Paris-Orly qui dessert l'outre-mer. Là encore, il faudra être très vigilant dans la mise en œuvre de cette mesure, de manière à ne pas entraver la connectivité des territoires ultramarins.

Avec la crise, le secteur aérien est amené à se restructurer mais les liaisons indispensables et les aéroports doivent être préservés. Il faudra y veiller, sans perdre de vue que la France n'est pas uniquement continentale.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Monsieur le rapporteur pour avis Christophe Arend, je vous donne la parole pour présenter votre rapport sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ».

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis sur les crédits « Énergie, climat et après-mines ». J'ai le plaisir de vous présenter pour la deuxième année consécutive les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », dans un contexte sanitaire et économique très particulier.

Face à la crise que traverse notre pays, le plan de relance du Gouvernement doit soutenir très rapidement de nombreux pans de notre économie. Ce plan n'est pas qu'une réponse économique de court terme. En choisissant d'orienter trente milliards d'euros de crédits sur deux ans vers la transition écologique, le message

du Gouvernement est clair : il faut saisir l'occasion qui se présente à nous pour accélérer la mutation de notre économie vers un modèle vertueux. Les politiques publiques financées par le programme 174 participent pleinement à cet objectif de transition écologique de long terme.

Je pense bien évidemment au dispositif de MaPrimeRénov', destiné à la rénovation énergétique des logements mais aussi aux aides à l'acquisition de véhicules propres, avec le bonus écologique et la prime à la conversion. Grâce au plan de relance, ces deux politiques vont bénéficier d'un budget supplémentaire de 3,28 milliards d'euros.

Avant de présenter plus en détail les mesures concernant ces deux politiques, je présenterai brièvement les autres actions du programme, qui seront financées à hauteur de 1,3 milliard d'euros pour 2021. La première d'entre elles est le chèque énergie. Doté de 853 millions d'euros, ce dispositif permet à 5,5 millions de bénéficiaires de recevoir un chèque d'un montant moyen de 150 euros pour payer leur facture énergétique. Son utilisation progresse régulièrement depuis sa création et devrait atteindre un taux d'usage global de 88 % en 2021. Je me félicite que notre Assemblée, lors de l'examen du projet de loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP), ait modifié la loi pour que les résidents des établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) puissent utiliser ce chèque auprès de leur établissement, ce qui met fin à une inégalité de traitement difficilement compréhensible.

L'autre grande dépense du programme est l'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines », qui est dotée de presque 316 millions d'euros pour 2021. La plus grande partie de ces crédits sert à financer les prestations servies aux anciens mineurs par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM). Je souhaite attirer votre attention sur deux points. D'une part, la baisse des crédits alloués par l'État est régulière et supérieure au taux de fonte moyen de 7 % des bénéficiaires, ce qui n'est pas sans difficulté pour l'agence. D'autre part, la diminution naturelle du nombre d'ayants droit de l'agence doit amener à anticiper son devenir. Son expérience de l'accompagnement des personnes en perte d'autonomie, renforcée durant la première partie de la crise sanitaire, pourrait servir de pilote pour la mise en place de la cinquième branche de la sécurité sociale, couvrant le risque de perte d'autonomie. En tout état de cause, je pense que ce serait un immense gâchis de la laisser mourir.

J'évoquerai brièvement les crédits dédiés à l'accompagnement des fermetures des quatre centrales thermiques à charbon et de la centrale nucléaire de Fessenheim. L'État continue de soutenir les plans de territoire pour les cinq sites. Ainsi, 57 millions d'euros d'autorisations d'engagement seront disponibles en 2021 pour faciliter la reconversion de ces sites, notamment dans le domaine des énergies renouvelables : photovoltaïque à Cordemais, éolien marin au Havre, pôle hydrogène à Saint-Avold. De plus, comme prévu par la loi relative à l'énergie et au climat, le Gouvernement a mis en place un accompagnement spécifique pour les salariés des centrales à charbon afin de faciliter leur recherche d'emploi.

Au sujet de l'augmentation des crédits dévolus à la surveillance de la qualité de l'air, l'État soutiendra tout particulièrement les associations régionales chargées de cette mission, en augmentant de 40 % leurs subventions, afin qu'elles puissent maintenir la qualité de leur équipement et qu'elles aient les moyens de surveiller des polluants émergents. Au total, ce sont plus de 40 millions d'euros de crédits qui financeront toutes les actions relatives à la surveillance de l'air.

J'en viens à présent aux actions qui bénéficient du soutien des crédits du plan de relance. Le soutien à la rénovation énergétique des logements achèvera sa mutation en 2021 avec l'universalisation de l'aide MaPrimeRénov'. Le Gouvernement a en effet décidé d'étendre le bénéfice du dispositif à l'ensemble des propriétaires occupants mais aussi aux propriétaires bailleurs et à toutes les copropriétés. Je salue cette extension du périmètre de la prime, qui répond aux nombreuses craintes qui s'étaient exprimées lors de sa création en 2020. Cette extension recrée une incitation financière pour les ménages aisés, qui restent les principaux initiateurs de travaux dans les logements privés. Mais, à l'inverse du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), un système d'écrêtement des aides permettra de réserver la plus grande partie des crédits de MaPrimeRénov' aux ménages modestes. Ce système devrait en effet conduire à ce que les ménages des déciles 9 et 10 perçoivent environ 13 % du budget total de la prime, contre plus de 47 % du coût global du CITE. De plus, les primes pour les ménages aisés sont orientées vers les travaux de rénovation globale, qu'ils sont les plus à même de financer. Concernant les propriétaires bailleurs, l'accès à la prime doit également avoir un effet incitatif pour lancer les travaux. L'obligation pure et simple de rénovation ne saurait suffire en la matière. L'attribution de la prime sera donc sans contrepartie, mais pas sans contrôle sur les loyers. Lors des auditions, la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) m'a en effet indiqué que les dispositifs de contrôle des loyers dans les zones tendues seraient adaptés pour éviter un renchérissement des loyers après des travaux de rénovation énergétique. Enfin, MaPrimeRénov' Copropriétés permettra de faciliter le financement des travaux : le calcul et le versement de la prime se feront directement entre l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et le syndic, ce qui évitera des démarches administratives lourdes et multiples au niveau des copropriétaires. Au total, ce sont plus de 2,4 milliards d'euros d'autorisations d'engagement qui seront ouverts en 2021 pour MaPrimeRénov'.

L'effort budgétaire pour la rénovation énergétique des logements va toutefois au-delà de cette prime. En comptabilisant les autres aides dédiées, comme celle pour le logement social ou encore le coût de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à taux réduit pour les travaux, plus de 4,5 milliards d'euros publics soutiendront cette politique en 2021, auxquels il faut d'ailleurs rajouter les ressources tirées des certificats d'économies d'énergie, qui permettent d'injecter environ 4 milliards d'euros par an dans la rénovation énergétique, dont près de la moitié est orientée vers les ménages les plus modestes.

Compte tenu de la très grande tension actuelle sur les finances publiques, je considère donc que l'effort pour la rénovation énergétique des logements inscrit

dans le PLF 2021 mérite d'être salué. Pour garantir que cet effort financier soit rapidement suivi d'effet, des évolutions doivent être engagées à court terme : faciliter les travaux des ménages et des entreprises, encourager voire rendre obligatoire le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou encore favoriser les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation.

Concernant les aides à l'achat de véhicules propres, 507 millions d'euros sont inscrits dans le programme 174 pour 2021 tandis que le plan de relance prévoit une enveloppe de 1,28 milliard d'euros. Ces crédits prolongent l'effort initié en 2020 dans le cadre du plan de relance pour l'automobile.

Le bonus écologique devrait donc continuer de soutenir le développement des voitures électriques dans le pays, dont la part de marché a atteint les 7 % en 2020. Le but est bien d'introduire de plus en plus de véhicules propres dans le parc automobile français, ce qui permettra d'ailleurs le développement, dans les années à venir, d'un marché de l'occasion attractif. Je pense donc qu'il faut maintenir un haut niveau de prime en 2021, afin d'accélérer encore la croissance du segment électrique dans les ventes de véhicules neufs.

Un bonus écologique pour les véhicules lourds fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène devrait par ailleurs être créé l'année prochaine. Il est important de soutenir l'achat de ce type de véhicules encore coûteux, mais très prometteurs d'un point de vue environnemental. Ces véhicules lourds sont de plus un débouché naturel pour les filières de l'hydrogène qui se mettent progressivement en place et qui seront soutenues par le plan de relance. Il s'agit d'un bel exemple de structuration de l'aide publique : celle-ci débute au niveau de la recherche, elle continue au moment de l'industrialisation des procédés et elle enclenche un cercle vertueux en facilitant les débouchés grâce au bonus pour les véhicules fonctionnant à l'hydrogène.

À l'autre bout du cycle de vie, la prime à la conversion continue d'accélérer la sortie des voitures les plus polluantes du parc automobile français. À ce titre, la prime bonifiée mise en place en juin 2020 a été un grand succès puisque l'objectif des 200 000 primes a été atteint en à peine deux mois. Ce sont donc environ 282 000 primes qui devraient être distribuées pour 2020, soit un total de plus de 800 000 primes depuis le début du quinquennat. L'objectif du million de véhicules polluants mis au rebut à l'issue du quinquennat semble donc parfaitement atteignable. Cela dépendra toutefois bien évidemment des évolutions du barème de la prime en 2021 ; sur ce point, je souhaite que les montants bonifiés pour les ménages modestes soient préservés car ils sont les premiers bénéficiaires du dispositif.

Concernant l'évolution plus générale des barèmes du bonus écologique et de la prime à la conversion, nous ne disposons pas d'informations précises sur les orientations pressenties par le Gouvernement. Un rapport sur la question, inscrit dans la dernière loi de finances rectificative pour 2020 à l'initiative de M. Jean-

Marc Zulesi, n'a toujours pas été remis. Même si je ne doute pas que les décisions à venir continueront de soutenir la transition du parc automobile, je crois qu'il est important d'associer le Parlement à cette politique en l'informant plus en amont sur le sujet.

Pour conclure mon propos, je donne un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 174.

Mme Laurianne Rossi. J'interviendrai à propos du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Je remercie le rapporteur pour avis pour ses précisions. Ce budget est le reflet des conséquences dramatiques de la crise sanitaire sur le secteur aérien, durablement touché par le confinement et la fermeture des frontières de la plupart des pays. La baisse inédite des recettes de ce budget annexe en témoigne, en raison à la fois de la chute brutale et durable du trafic aérien et de la mise en place de mesures de soutien aux compagnies aériennes, leur permettant de reporter le paiement de certaines taxes et redevances aériennes. Cette baisse de recettes complètement inédite est compensée par un recours massif à l'emprunt, alors que la DGAC s'était engagée depuis plusieurs années à la fois dans une politique ambitieuse de maîtrise de ses dépenses en interne et de désendettement. Le budget annexe pourrait ainsi être amené à emprunter jusqu'à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020/2021, portant l'encours de la dette à un montant inédit de 2,6 milliards d'euros fin 2021. La croissance des échéances de remboursement de la dette n'est donc pas neutre et se traduit par une augmentation de 10 % des crédits du programme n° 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » entre la loi de finances initiale 2020 et ce PLF 2021.

Aussi dramatique soit-elle, cette crise constitue également une opportunité pour le transport aérien de se moderniser, d'innover et de participer à une relance du secteur de l'aéronautique davantage orientée vers des technologies plus durables en termes de transition écologique. À cet égard, le projet de budget annexe témoigne de cette volonté de préparer l'avenir et d'accompagner le secteur du transport aérien vers une meilleure prise en compte de la lutte contre la pollution de l'air mais aussi contre la pollution sonore, en misant sur les biocarburants, en optimisant les trajectoires de vol et en réduisant les nuisances sonores. La stabilité des crédits du programme n° 614 « Transports aériens, surveillance et certification » devrait permettre à la DGAC d'assurer ce contrôle de haut niveau en matière de sécurité, de sûreté et de réduction des nuisances. Ce projet de budget, toutefois, donne-t-il les moyens suffisants à la DGAC pour jouer un rôle important dans la transition environnementale du secteur ?

Mme Camille Galliard-Minier. Le groupe La République en Marche est fier des orientations majeures ressortant du PLF 2021 qui, cette année, est selon vos termes, monsieur le rapporteur pour avis, « un exercice hors normes ». Ce projet de loi a deux objectifs : permettre la relance de l'économie tout en la préparant à relever les défis de demain, qui seront assurément écologiques. L'examen pour avis des crédits affectés au programme 174 nous réunit aujourd'hui. Il s'articule autour de la nécessité, outre du soutien aux anciens mineurs, d'une mise en œuvre d'une

politique énergétique valorisant le développement des énergies renouvelables et la lutte contre le réchauffement climatique. Deux axes majeurs apparaissent dans ce programme : la rénovation énergétique des logements ; le verdissement du parc automobile français. Ces axes se concrétisent à travers des aides directes destinées à l'accompagnement des Français à la transition énergétique. MaPrimeRénov' est reconduite, renforcée et elle évolue afin d'être accessible à l'ensemble des ménages et à de nouveaux publics, propriétaires bailleurs et copropriétés.

Vous évoquez dans votre rapport la nécessité de faciliter les partenariats entre les centres de recherche publique et les entreprises du secteur de la rénovation. Pourriez-vous nous indiquer les leviers qui pourraient être mis au service de ce rapprochement ?

Le bonus écologique ainsi que la prime à la conversion des véhicules polluants sont confirmés. Ces deux dispositifs sont complémentaires puisqu'ils agissent, chacun, sur l'un des deux bouts de la chaîne de vie des véhicules. Les barèmes ont été modifiés pour rendre plus explicites ces deux aides. Pourriez-vous nous exposer sommairement ces modifications ?

Enfin, le chèque énergie est confirmé dans son principe et a été étendu, comme vous l'avez également rappelé, aux personnes résidentes des EHPAD et des unités de soins de longue durée (USLD). Il peut être utilisé directement pour payer son fournisseur d'énergie mais aussi pour financer des travaux de rénovation. Pourriez-vous nous indiquer si cette dernière possibilité est connue et utilisée ?

Mme Nathalie Porte. Je remercie M. David Lorion pour la qualité de son rapport. Le secteur du transport aérien est durablement touché par la crise sanitaire, non parce qu'il est facteur de risque mais parce que les conditions de septaine, quatorzaine ou quarantaine imposées aux voyageurs réduisent le nombre de candidats au voyage. Budgétairement, cela a forcément un impact. Les infrastructures aéroportuaires sont moins utilisées ; les droits et redevances sont, en conséquence, moindres. Un autre élément pourrait affecter, lui aussi, ce budget du transport aérien. Il s'agit de la volonté de réduire voire de supprimer les vols de courte distance, dont le trajet est possible en moins de 2 heures 30 en train. Cette orientation pose question. Nous avons tendance à penser que la concurrence des différents modes de transport sur un même itinéraire permet de répondre aux besoins des différentes clientèles. En poussant le raisonnement, je peux vous assurer que sur les lignes où le train n'a pas de concurrent, le service rendu par la SNCF est catastrophique (suppression de trains, retards, etc.). Il faut donc bien mesurer les effets de telles décisions avant de les mettre en œuvre.

M. Pierre Vatin. M. Christophe Arend, merci pour votre rapport. À sa lecture, si certaines lignes semblent aller d'elles-mêmes puisqu'elles s'inscrivent dans la continuité de la politique engagée par le Gouvernement depuis trois ans, d'autres semblent toujours éloignées de la réalité et des préoccupations des Français ou semblent manquer de précision, du fait que certains financements apparaissent comme une sorte de prévisionnel, s'appuyant sur des bases partielles ou parcellaires.

Ainsi en est-il du célèbre cas de Stocamine ; l'étude de faisabilité d'un déstockage complémentaire de déchets devait être restituée en septembre mais elle se fait toujours attendre. Nous avons l'impression de financer « à l'aveuglette ». Plus généralement, il est regrettable qu'aucune ligne de crédit n'apparaisse pour envisager un traitement sérieux et approprié de nombreux sites de déchets abandonnés dans notre pays et pour lesquels, malgré votre politique écologique et des effets d'annonce anciens, les riverains continuent de subir les nuisances et les risques sanitaires futurs. Ainsi en est-il de la décharge de Néry-Saintines dans l'Oise, déjà évoquée à titre d'exemple à plusieurs reprises, ici comme en séance publique, depuis trois ans.

De la même façon, si MaPrimeRénov' apparaît comme une rationalisation des aides à l'habitat et un élargissement de son bénéfice à tout un chacun, la traduction de son financement semble peiner à en évaluer les besoins. Qu'en est-il des résidences secondaires ? Par ailleurs, le dispositif tend à oublier ceux qui ont entamé des travaux sous l'ère ancienne mais qui ne sont pas achevés et qui ne sont pas éligibles à quelques jours près, y compris si leurs revenus sont modestes. Quant à MaPrimeRénov' Copropriétés, aucun indicateur n'est fourni pour y voir clair.

En revanche, je me réjouis de lire que vous souhaitez améliorer les procédures de certification « reconnu garant de l'environnement » (RGE). Il faudrait également prévoir un meilleur contrôle des entreprises *a posteriori*. Trop souvent, l'entreprise bénéficiaire s'occupe de percevoir la subvention mais oublie d'achever le chantier.

Enfin, il est dommage qu'en face de la lecture des lignes budgétaires évoquant la revitalisation des territoires accueillant les centrales thermiques à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim, aucun rappel ne porte sur les sites eux-mêmes, dont le démantèlement nécessitera dépollution et financement, dont nous devinons qui en assumera la charge, y compris par le truchement de plans de financement *a priori* suffisamment prévoyants.

Mme Florence Lasserre. Je vous remercie, M. David Lorion, au nom de mon groupe, pour votre rapport qui nous rappelle l'impact de la crise sanitaire sur de nombreux secteurs économiques. Afin d'atténuer les dégâts dans le transport aérien et d'aider à traverser la crise liée au coronavirus, le Gouvernement a accepté d'apporter une aide financière conséquente au secteur aérien, dont Air France. En contrepartie, cette compagnie doit engager de nombreux changements, parmi lesquels la réduction de l'offre de vols intérieurs. Cet engagement s'inscrit dans la droite ligne des propositions de la Convention citoyenne pour le climat, qui avait notamment demandé la suppression de certains vols intérieurs d'ici 2025. Si cette transformation progressive emporte tout notre soutien, j'estime toutefois qu'elle ne doit pas s'effectuer au détriment de nos concitoyens. Air France a d'ores et déjà annoncé la suppression de plusieurs liaisons pour lesquelles l'alternative en train est, dans certains cas, bien supérieure aux 2 heures 30 de trajet. C'est le cas notamment sur mon territoire pour la desserte de l'aéroport Biarritz-Pays basque, où la compagnie aérienne *low cost* Transavia a pris le relais de la navette d'Air

France pour assurer les liaisons vers Orly. Je crains que le remplacement d'Air France par d'autres compagnies sur certaines lignes intérieures ne présente aucun bénéfice du point de vue environnemental et soit de surcroît source d'un appauvrissement du service offert aux voyageurs. Or, nous le savons, en matière de transports, appauvrir une offre de service conduit dans un premier temps à une baisse de la fréquentation et à terme, à la fermeture de lignes. Ainsi, monsieur le rapporteur pour avis, que pensez-vous de ce remplacement progressif de certaines liaisons métropolitaines par d'autres compagnies ? Ne craignez-vous pas une descente en gamme dans le service offert ainsi qu'un isolement de certains territoires qui ne bénéficient pas de liaisons soumises à obligation de service public ?

Mme Nadia Essayan. En ce qui concerne la thématique « Énergie, climat et après-mines », j'aborderai un sujet qui n'est pas traité dans le rapport mais qui doit avoir toute sa place dans la transition énergétique, à savoir la méthanisation. Cette technologie, basée sur la dégradation de la matière organique par des micro-organismes, est un procédé très utilisé dans l'agriculture. Elle comporte de nombreux avantages tels que la valorisation des déchets ou la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Cette pratique se heurte malheureusement à deux limites. Elle reste tout d'abord relativement méconnue et souffre de nombreux préjugés. Certains craignent de voir disparaître des cultures alimentaires. L'utilisation d'effluents d'élevage dans un contexte de vision sociétale défavorable à l'élevage suscite également des critiques. Enfin, certains acteurs soulignent de possibles nuisances olfactives et visuelles.

Par ailleurs, la méthanisation souffre d'un manque de reconnaissance des pouvoirs publics. La dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) a acté un soutien important à la filière du photovoltaïque et de l'éolien terrestre, au détriment de la méthanisation, dont les objectifs de déploiement n'augmentent quasiment pas entre 2023 et 2028. Ces deux limites ne sont pas de nature à rassurer les acteurs de la filière ni à inciter les agriculteurs à se lancer dans cette voie.

Cependant, des projets naissent dans nos territoires, qu'il faut soutenir. Dans ma circonscription, à Marmagne, le projet Agrametha permet aux agriculteurs de diversifier leurs revenus, en trouvant de nouveaux débouchés aux coproduits agricoles et agroalimentaires. Or le produit actuel du procédé et les contraintes administratives limitent encore l'expansion d'un tel procédé vert.

C'est la raison pour laquelle je souhaiterais, au nom du groupe MoDem et démocrates apparentés, que nous puissions soutenir auprès du Gouvernement la définition d'une stratégie nationale et régionale pour le développement de la méthanisation. Cette filière a besoin d'une planification de long terme, adaptée selon les territoires et destinée à valoriser cette pratique auprès des citoyens. La difficulté d'acceptation sociale pourrait être en effet largement absorbée par une meilleure articulation des planifications territoriales mais également par une meilleure appropriation par les collectivités.

M. Gérard Leseul. Nous partageons les observations du rapporteur pour avis sur le transport aérien, qui subit probablement la pire crise de son histoire, avec une crise sanitaire qui n'est pas terminée. Le retour au niveau de trafic antérieur à la crise n'est pas attendu avant 2024. Dès le début de la crise, un large plan de soutien du secteur de 15 milliards d'euros a été mis en place. Il faut saluer cette réactivité et l'ampleur du plan proposé. Toutefois, nous pouvons pointer le déséquilibre entre les 15 milliards d'euros de ce plan et les 1,5 milliard d'euros consacrés aux activités de recherche et de développement de la filière aéronautique. N'aurait-il pas été plus judicieux d'accroître cette part, d'apporter en quelque sorte une conditionnalité de développement, pour préparer l'ensemble de l'écosystème aéronautique à opérer sa transition et ainsi mettre toutes les chances de notre côté pour développer l'avion du futur, neutre en émissions de gaz à effet de serre et un futur fleuron de l'économie française ? Par ailleurs, le Gouvernement continue de mettre totalement de côté la proposition de la Convention citoyenne pour le climat, consistant à mettre en place une écocontribution. Bien ciblée sur les classes affaires et l'utilisation des jets privés, celle-ci pourrait pourtant avoir beaucoup de sens en termes de justice sociale et contribuer à la transition du secteur dans les années à venir.

Le programme « Énergie, climat et après-mines » comporte encore de nombreuses contradictions, empêchant de basculer complètement dans une véritable transition écologique. Le bonus de 1 000 euros, sans condition de ressources, pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion, en est une parfaite illustration. Le dispositif semble intéressant sur le papier mais pour un ménage modeste, qui cherche à préserver son pouvoir d'achat, le choix est clair. Pour une ZOE d'occasion, il faut compter pas loin de 10 000 euros, soit trois fois plus que pour des modèles de type Citroën C3 ou Renault Twingo roulant au diesel. Il est donc logique de se demander si ce type de bonus n'aurait pas intérêt à être mieux ciblé sur certains ménages, pour être pleinement incitatif. Enfin, vingt dépenses fiscales ont été classifiées comme étant défavorables à l'environnement, pour un montant estimé à près de 1,4 milliard d'euros. La très grande majorité de ces dépenses correspondent à des exonérations, à des réductions de tarif et de taux de taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques. Cela envoie un signal contradictoire avec les objectifs nationalement affichés. Pour plus de cohérence, il faudrait revoir cette fiscalité et inciter encore plus au report modal et aux modalités de transport plus douces. À cet égard, le groupe Socialistes et apparentés a apporté de nombreuses propositions et continuera à le faire dans le cadre de ce PLF 2021.

M. François-Michel Lambert. S'agissant du transport, qu'il soit aérien ou routier, de passagers ou de marchandises, nous nous posons rarement la question de son origine et de sa destination ainsi que de la manière d'agir pour faire baisser le besoin. Il s'agit pourtant du grand enjeu de demain. La France connaît une croissance démographique de près de 200 000 habitants par an (soit près d'un million au bout d'un quinquennat) et une moyenne de 3 déplacements par jour et par personne, tous modes confondus. Ainsi, environ un million de personnes supplémentaires auront été comptabilisées entre notre prise de responsabilité en

2017 et la fin de notre mandat en 2022, ainsi que 3 millions de déplacements quotidiens, sauf à adopter une stratégie d'aménagement du territoire visant à faire baisser la croissance ininterrompue du besoin de déplacements. Tout repose sur notre capacité à repenser le territoire. Le groupe Libertés et Territoires exprime l'absolue nécessité de revoir l'approche en termes d'aménagement du territoire. Aujourd'hui s'ouvre, face à la crise, la question du télétravail. Tout le monde met en exergue l'urgence de déployer le télétravail, non pas seulement pour répondre à la crise mais également pour repenser l'aménagement du territoire.

J'aborderai à présent le rapport sur l'après-mines, dont j'étais le rapporteur pour avis dans la précédente législature. Je vous remercie d'avoir souligné l'importance des différentes caisses, notamment l'ANGDM, qui est très souvent stigmatisée car présentée comme archaïque et coûteuse alors que, comme vous l'avez dit et je vous soutiens totalement en ce sens, ce pourrait être un modèle. Pourriez-vous préciser comment vous envisageriez la prise en compte du modèle de cette caisse dans le cadre de la cinquième branche de sécurité sociale ?

En ce qui concerne la fermeture des centrales à charbon, vous n'êtes pas sans savoir que l'une des quatre existantes est située sur ma circonscription, à Gardanne. J'ai noté que vous ne l'avez pas citée dans le cadre des projets à venir. Nous rencontrons de grandes difficultés à fermer le groupe charbon, face à une absence de proposition concrète et de vision. L'État n'est pas à la hauteur de l'enjeu, en essayant de reproduire ce qui a réussi dans d'autres territoires, à Fessenheim ou à Saint-Avold, alors que le territoire est totalement différent, très urbain, à dix minutes du centre-ville d'Aix-en-Provence et à vingt minutes du centre-ville de Marseille, c'est-à-dire dans une conurbation de plus d'un million d'habitants. Nous ne devons pas apporter la même réponse que dans d'autres territoires, ce qui constitue la grande difficulté.

M. Hubert Wulfranc. En matière d'énergie et de climat, vous avez indiqué un engagement global de 4,5 milliards d'euros. Il ne s'agit pas pour nous de remettre en cause l'effort calibré sous le coup du budget courant et du plan de relance, *via* notamment MaPrimeRénov' et l'engagement sur la rénovation des logements privés. Nous souhaitons néanmoins le relativiser. Cet effort reste en effet insuffisant et non pérenne à terme. Il conviendrait, sur les seules passoires thermiques, d'opter pour un engagement annuel de 3,2 milliards d'euros sur plusieurs années.

Quant aux objectifs de massification et de relèvement des normes, nous aurions préféré, sur le premier point, plutôt que le tout public, un équilibre plus adéquat de la répartition des crédits en direction des programmes de l'ANAH, notamment des programmes « Habiter mieux », centrés sur les ménages modestes et très modestes. Par ailleurs, d'un point de vue purement technique, le relèvement des normes et l'élargissement à des bouquets de travaux plus cohérents afin d'atteindre les objectifs de rénovation énergétique, s'ils sont légitimes, rendent plus exigeants les engagements financiers des ménages. Comme le souligne la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), les

bouquets de travaux plus qualifiés entraînent des coûts directs et indirects en termes d'engagement financier.

Par ailleurs, un problème porte sur le chèque énergie. Le rapport souligne une baisse de 1,5 % des crédits qui y sont affectés, eu égard à l'estimation du taux d'utilisation du dispositif les années précédentes, dont vous indiquez vous-même qu'il n'est pas stabilisé à ce jour. C'est la démonstration même d'une sous-estimation majeure de la crise. Il y avait matière à un effort d'ordre social majeur eu égard à la croissance exponentielle de la précarité à laquelle nous assistons. Le nombre de personnes au-dessous du seuil de pauvreté a crû d'un million. La précarité énergétique risque d'augmenter de manière significative. Dans ce contexte, nous constatons que le chèque énergie n'a pas fait l'objet d'une attention particulière de la part du Gouvernement. Nous revendiquons son augmentation, compte tenu de la crise sanitaire. Nous le comptons à votre débit.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Nous le savons tous, la diminution du nombre de passagers liée à la fermeture des aéroports a entraîné une diminution importante des recettes, estimée à 80 % en 2020 et à 40 % en 2021, qui nécessite un emprunt estimé par la DGAC à 2,3 milliards d'euros sur les exercices 2020 et 2021, ce qui porterait l'encourt de dette à 2,6 milliards d'euros fin 2021. Il s'agit d'un coup très dur mais également d'une opportunité pour accélérer la transition technologique. Le budget est-il suffisant pour cette transition ? Le plan de soutien pour la recherche et le développement atteint 1,5 milliard d'euros pour la filière aéronautique. Le budget est suffisant jusqu'en 2022 mais que se passera-t-il de 2022 à 2035 ? L'effort se poursuivra-t-il ? Si l'entreprise Airbus est très satisfaite aujourd'hui de l'effort réalisé jusqu'en 2022, elle a précisé que si celui-ci n'était pas continu entre 2022 et 2035, l'objectif de disposer d'un prototype à hydrogène, sur des liaisons courtes dans un premier temps, ne pourrait se concrétiser. Pour pouvoir mettre en service des avions à hydrogène sur des liaisons courtes en 2035, un effort continu doit être réalisé jusqu'à cette date avec peut-être des étapes, des ruptures technologiques et l'utilisation plus importante du fuel vert, produit à base d'algues essentiellement. Il est à noter que l'apport de fuel vert ne constitue pas en soi une rupture technologique. Cette rupture est liée à l'utilisation de l'hydrogène dans les moteurs à propulsion.

La concurrence entre le train et l'avion ne devrait pas exister. Ces deux modes de transport ne sont pas de la même génération. Il faut considérer tous les modes de transport. L'avion ne concurrence jamais le train et les opérateurs aéronautiques restent sur les liaisons rentables. Quelques trajets, Lyon-Paris ou Lille-Paris, demeureront, alors qu'ils sont les plus inutiles. Les liaisons reliant des grandes villes entre elles existeront toujours, même si elles sont à moins de 2 heures 30 de Paris. En revanche, les liaisons avec les petites villes s'arrêteront. Nous le voyons avec la liaison Paris-Biarritz, qui sera remplacée par un vol Transavia, dont nous savons que les avions seront plus polluants que ceux d'Air France et que le service sera de moins bonne qualité. Ce service sera mis en place pour les petits aéroports et les régions les moins bien desservies en aéroport et en train. Des services aéronautiques moins performants seront proposés et j'ai bien

peur que plus vous vous éloigniez de Paris, plus ce type de proposition soit majoritaire. Il faut faire attention à l'idée de supprimer les liaisons qui ne sont pas rentables pour les remplacer par des liaisons de moins bonne qualité, sous prétexte que l'avion pollue.

Une aide financière de 7 milliards d'euros a été apportée à Air France. Elle était nécessaire pour ne pas que la compagnie disparaisse mais il ne s'agit pas de la seule compagnie à effectuer des liaisons aériennes. De très nombreuses compagnies régionales dans l'hexagone et en dehors rencontrent de sérieuses difficultés. L'amendement portant sur la compagnie Aircalin, que nous examinerons tout à l'heure, montre que dans un territoire comme le Pacifique, cette compagnie est absolument indispensable pour la liaison sanitaire de l'ensemble des îles de la Polynésie. Nous voterons toutefois majoritairement contre cet amendement, qui consiste à financer Aircalin avec 40 millions d'euros. Il reste que si cette compagnie disparaît, comment les îles du Pacifique, qui sont des îles françaises, seront-elles desservies ? Cette situation se reproduit dans les Caraïbes et l'Océan indien.

Par ailleurs, il est vrai qu'un déséquilibre est constaté entre le soutien immédiat pour la survie de l'aéronautique, de 15 milliards d'euros, et celui concernant la recherche et le développement, de 1,5 milliard d'euros. Tout le monde nous a dit que cette somme de 1,5 milliard d'euros était suffisante jusqu'en 2022 mais il est peut-être nécessaire d'acter dès aujourd'hui la mise en place d'un plan pluriannuel de recherche et d'investissement jusqu'en 2035, pour aller vers cette rupture technologique.

Les prétendues bonnes idées, telles que la mise en place d'une écotaxe, sont très populaires. Il n'est pas possible de s'exprimer contre une écotaxe pour les classes affaires ou les premières classes car elles concernent les riches, qu'il est toujours bienvenu de critiquer. Reste qu'en conséquence, des hubs risquent de se développer en dehors de Paris. Les vols long-courrier avec beaucoup de voyages d'affaires ne sont pas si nombreux. Ils concernent essentiellement le Japon, la Chine et les États-Unis. Les vols ne partiront plus de Paris mais de Londres, Frankfurt ou Madrid. Le transport se réorganisera de manière à ce que les voyageurs ne payent plus d'écotaxe en partant d'autres capitales européennes. Une écotaxe ne peut pas être uniquement française. Un travail est mené avec l'ensemble des compagnies européennes et mondiales pour essayer de trouver des solutions afin de taxer la pollution avec un management mondial. Une écotaxe portant uniquement sur le trafic français serait contreproductive. Elle consisterait à réorienter l'ensemble du trafic français au bénéfice de toutes les autres compagnies européennes et au détriment de l'écosystème français. Il n'est pas possible d'être franco-français dans le transport aérien. Tous les interlocuteurs que nous avons reçus nous ont dit qu'ils y réfléchissaient mais que l'application devrait être concomitante dans toute l'Europe, voire dans le monde, pour être utile. Adoptée uniquement en France, cette écotaxe engendrerait, d'après la DGAC, la perte de 6,5 milliards d'euros de produit intérieur brut (PIB) et la suppression de près de 150 000 emplois, correspondant au nombre d'emplois dont la création est souhaitée dans le cadre du plan de relance.

Il existe en effet un problème d'aménagement du territoire. Il est possible de télétravailler davantage, de transformer les modes de déplacement ou de travailler plus près de chez soi. Mais souvenez-vous, j'ai interrogé la ministre de l'enseignement supérieur sur Parcoursup lors de son audition. Cet algorithme entraîne une mobilité inédite des étudiants. Certains sont obligés d'aller faire leurs études dans des villes très éloignées de leur lieu d'habitation parce que leurs résultats scolaires ne correspondent pas à l'université la plus proche de chez eux. Des dizaines de milliers d'étudiants sont dispersés dans toutes les universités de France et doivent revenir chaque week-end à leur domicile. J'ai souligné ce problème à la ministre. 80 % des étudiants ultramarins sont obligés de quitter leur île pour réaliser leurs études dans l'hexagone alors que la proportion était auparavant en deçà de 50 %, non pas parce qu'ils le souhaitent mais parce que Parcoursup est mal calibré sur les distances entre le domicile et l'université. Il s'agit d'un réel exemple de mauvais aménagement.

S'agissant du télétravail, la crise de la covid-19 constitue plutôt une opportunité en faveur de son augmentation. Je demande depuis l'année dernière au Président de l'Assemblée nationale que les députés d'outre-mer puissent télétravailler dans les commissions. Jusqu'à l'année dernière, cela nous avait toujours été refusé. Il a fallu la crise de la covid-19 pour que cette possibilité soit envisagée. Des actions doivent être prises, pour augmenter le télétravail et le travail au plus proche de l'endroit où nous nous trouvons.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. Si un point positif doit émerger de cette crise, c'est bien la transition écologique et énergétique comme facteur de croissance économique et non l'inverse. Il me semble qu'il s'agit d'une position forte des politiques engagées dans le programme 174.

Vous m'interrogez sur les difficultés que rencontrent un certain nombre d'instituts pour passer de la recherche à l'exécution. Nous avons eu l'occasion d'auditionner une dizaine de chercheurs des instituts Carnot, dont les travaux sont coordonnés par l'Agence nationale de la recherche. Tous les chercheurs ont été unanimes pour nous expliquer que la multi-tutelle ministérielle et la longueur du temps administratif les empêchaient d'intégrer dans le domaine de la rénovation énergétique de vraies innovations scientifiques vers l'opérationnel, constitué aujourd'hui par le monde de l'entreprise. La recherche est aujourd'hui une compétition mondiale, où la vitesse est un facteur prépondérant.

Le bonus écologique a été porté à 7 000 euros pour les véhicules électriques coûtant moins de 45 000 euros. La prime à la conversion est par ailleurs bonifiée pour les ménages modestes, qui y ont davantage recours qu'au bonus puisqu'ils acquièrent davantage de véhicules d'occasion. L'impact sur l'environnement n'est pas négligeable puisque les nouveaux véhicules dont ils feront l'acquisition, bien que thermiques, seront beaucoup moins polluants.

En ce qui concerne les chèques énergie, très peu ont été utilisés pour des travaux. Nous les estimons à 1 500. Le chèque possède une valeur trop faible pour

permettre de se lancer avec ce seul dispositif dans des travaux. Il peut néanmoins être cumulé à cette fin durant plusieurs années.

Nous avons décelé un problème de communication évident des différents dispositifs vers le citoyen. Le fait qu'un certain nombre de dispositifs soient centralisés par l'ANAH devrait en rendre la communication plus aisée. Dans le cadre du programme, l'ANAH disposera de 29 équivalents temps plein (ETP) supplémentaires pour gérer cette centralisation.

Je salue l'approbation globale de M. Pierre Vatin en préambule à propos de l'effort gouvernemental dans le cadre du programme 174. Vous n'êtes pas sans savoir que Stocamine correspond à des travaux miniers. Nous avons cru au départ que la gestion pourrait passer par de la simple manutention comme dans tout entrepôt de stockage mais nous nous sommes trompés. Il a fallu avoir recours à d'anciens mineurs, venant pour beaucoup de ma circonscription de Forbach et qui avaient rejoint une entreprise allemande continuant à réaliser des travaux miniers. Ceux-ci sont allés voir ce qu'il était possible de déstocker et de trier sur place. Ils se sont rendu compte que l'influence du terrain avait été sous-évaluée. Des galeries de 10 mètres de large n'en font plus que 5 et complexifient les interventions. Par ailleurs, la crise sanitaire peut expliquer que le nouveau rapport attendu à propos du confinement ou du stockage ait pris du retard, ce que je déplore.

J'en viens à la réforme du label RGE, qui est complexe. Il semblerait même que certaines entreprises souhaitent renoncer au label. Un certain nombre de contrôles sur site sont prévus dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE). Le pôle national des certificats d'économies d'énergie (PNCEE) a passé un marché pour effectuer le contrôle de ces CEE.

En ce qui concerne les résidences secondaires, le Gouvernement a quelque peu infléchi sa position précédente, lorsqu'il avait décidé de se centrer beaucoup plus sur les ménages les plus modestes. Une extension sur les déciles avait été obtenue moyennant des travaux de rénovation globale. Nous les étendons aujourd'hui encore mais nous conservons la ligne politique qui consiste à orienter l'aide vers les ménages les plus modestes. Ce sont eux qui sont aujourd'hui les plus touchés dans leur quotidien lorsqu'ils habitent dans des passoires thermiques. Les plus modestes ne sont pas le plus souvent ceux qui disposent de résidence secondaire. Il est évident que l'effort portera donc davantage sur la résidence principale que sur la résidence secondaire.

En ce qui concerne la rationalisation, nous avons évoqué dans notre rapport l'assistance à maîtrise d'ouvrage plus ou moins obligatoire, qui nous semble aller dans ce sens.

En ce qui concerne les projets de territoire et la non-prise en charge environnementale des sites des centrales charbon, je ne peux que vous apporter ma modeste expérience du site Émile Huchet à Saint-Avold, voisin de ma circonscription. Une convention a été signée entre Storengy et GazelEnergie pour

une reconversion hydrogène. À chaque instant, les élus locaux impliqués dans les projets de territoire sont très attentifs à la remise en état de ces sites qui, comme vous le dites bien souvent, ont été pollués par un passé industriel très long dont nous avons tous bénéficié.

Par ailleurs, je suis tout à fait favorable à la méthanisation. Il s'agit d'un élément capital, dont nous ne pourrions pas nous passer dans le futur. Malheureusement, cette question était jusqu'à présent traitée dans le compte d'affectation spéciale, rattaché au programme 174 jusqu'à l'année dernière. Elle est dorénavant traitée dans le cadre du programme 345. Il ne s'agit donc pas d'une négligence de notre part. Ayant dans ma propre circonscription l'un des précurseurs français de la méthanisation, le Sydeme, qui dispose de plusieurs unités de méthanisation, permettant de faire circuler les véhicules de collecte de déchets, ce sujet aurait bien évidemment éveillé mon attention.

En ce qui concerne le reste à charge pour l'acquisition de véhicules propres, le bonus doit dans un premier temps augmenter la part de véhicules électriques. Cela augmentera mécaniquement, dans un second temps, la part de véhicules électriques d'occasion disponibles. La prime à la conversion sert aux ménages les plus modestes pour acheter des véhicules d'occasion. Aujourd'hui, le marché de l'occasion est encore composé de véhicules thermiques. Nous souhaitons qu'il soit constitué demain également de véhicules électriques, qui pourront bénéficier à nos compatriotes les plus modestes.

Je suis content de trouver chez M. François-Michel Lambert un soutien pour défendre le devenir de l'ANGDM. Il ne s'agit pas d'un sujet politique mais d'un sujet de bon sens, que je vous invite à défendre avec moi. Cette ANGDM a, pendant la crise sanitaire, mené une action exceptionnelle, tant du point de vue médico-social que du point de vue du maillage territorial. Elle arrive à gérer des maisons des aidants, à maintenir un équilibre entre médecins généralistes et spécialistes en s'appuyant sur la sécurité sociale minière et la médecine dans les mines, dans des territoires où le maillage médical pourrait être désertifié.

Je suis très attentif à la situation de la centrale de Gardanne puisque l'entreprise gestionnaire, GazelEnergie, est la même qu'à Saint-Avold. Il me semble qu'un projet de biomasse existait sur le site de Gardanne. Le contexte social actuel, très tendu sur le site de votre circonscription, suscite des craintes avérées sur la pérennisation du site. Sachez néanmoins que ces deux sites sont étroitement liés dans mon esprit et qu'à chaque fois que nous examinons la situation du site Émile Huchet, nous évoquons, aussi bien avec les entrepreneurs qu'avec les salariés et les représentants syndicaux, l'avenir de Gardanne.

Je perçois, M. Hubert Wulfranc, un paradoxe dans votre question puisque vous partagez, tout comme nous, la volonté farouche d'orienter l'aide vers nos compatriotes les plus fragiles et de faire de l'égalité des chances un fer de lance et un guide dans notre pays. En ce sens, je ne comprends pas comment vous pouviez faire référence aux arguments de la CAPEB. Celle-ci essaie d'organiser elle-même

des types d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour que les gens puissent être indemnisés au mieux. Elle était très inquiète du fait que l'aide soit portée sur les plus fragiles, en sortant les plus aisés du dispositif, qui représentaient 57 % du CITE. Sachez que nous sommes totalement en phase pour porter l'ensemble de notre aide sur les plus fragiles.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Je propose à présent de laisser la place aux questions.

Mme Danielle Brulebois. M. David Lorion, vous avez expliqué que les petits aéroports avaient une place nécessaire et que les liaisons entre les petites villes devaient être maintenues. Vous écrivez que la région apparaît comme la cheffe de file naturelle. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) permet aujourd'hui à toutes les collectivités d'intervenir dans la gestion et l'exploitation des aéroports. Pensez-vous qu'il faudrait clarifier les compétences ?

M. Christophe Arend, l'effort gouvernemental pour la rénovation énergétique des bâtiments est inédit. Des sommes importantes sont mobilisées. Qu'est-il prévu pour lutter contre la fraude à la rénovation énergétique, qui s'est produite avec le dispositif de rénovation des combles à un euro ou celui d'isolation par l'extérieur à un euro ? Comment pouvons-nous vérifier que l'argent public atteint bien sa cible ?

M. Jean-Marie Sermier. M. David Lorion nous a rappelé que nous étions en crise dans le secteur aéronautique mais que la recherche aéronautique continuait, dans la perspective du moteur décarboné de demain, notamment à l'hydrogène, ce qui fera de l'avion l'un des moyens de transport les plus sérieux et les moins polluants. Nous avons besoin des petits aéroports. Aujourd'hui, un aéroport de petite taille joue un rôle essentiel dans le maillage français : celui de Dole-Jura, dont le financement a été amputé par la région Bourgogne-Franche-Comté, sous la pression des lobbies écologistes. Ne pensez-vous pas que l'État devrait rappeler à l'ordre l'ensemble des collectivités en charge des infrastructures aéroportuaires pour permettre d'assurer que demain, des infrastructures de haut niveau soient toujours présentes dans notre pays ?

Mme Frédérique Tuffnell. Je me satisfais de toute politique énergétique en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et favorable au climat. Si des progrès sont à souligner sur le programme 174 par les crédits engagés, je tiens à attirer votre attention sur les inégalités sociales, les précarités et la vulnérabilité qui vont se renforcer en 2021 du fait de la crise de la covid-19. Je crains que les budgets ne bénéficient qu'aux ménages les plus aisés. Comment rendre acceptables et suffisants ces dispositifs de transition en cette période de récession et de grande instabilité sociale ?

Ma deuxième question porte sur l'aéronautique. 1,5 milliard d'euros sont alloués à des activités de recherche et de développement, pour préparer la

décarbonation de l'aviation. Néanmoins, des crédits sont-ils affectés pour l'accompagnement des changements de compétences et l'évolution vers les métiers de demain dès 2021 ? Il faudra compter sur de nouveaux métiers et il ne me semble pas que le rapport les mentionne.

M. Michel Delpon. Ce budget de recherche de 1,5 milliard d'euros pour l'avion à hydrogène du futur est très important, même si du temps sera nécessaire pour y arriver. Un avion à hydrogène a volé en Angleterre ce mois-ci et j'ai participé la semaine dernière au lancement d'un avion hybride. Puisque l'avion du futur ne verra le jour qu'en 2025 voire 2035, il est possible de travailler entre-temps sur des avions hybrides, électriques, thermiques avec mutation sur l'hydrogène. La société VoltAero a lancé le Cassio, qui est en train de faire le tour de France. Il s'agit d'une étape transitoire, qui pourrait être intéressante puisque cet avion hybride ne rejette aucune émission et est sans pollution sonore.

M. Vincent Descoeur. Je remercie M. David Lorion d'avoir mis en évidence le rôle majeur du maillage aéroportuaire français en termes d'aménagement du territoire, citant à juste titre l'exemple d'Aurillac, qui illustre parfaitement cet enjeu de développement économique. Je souhaitais l'interroger plus largement sur l'avenir des plateformes régionales. Je pense en particulier à celle de Clermont-Ferrand qu'il a citée dans son rapport.

M. Christophe Arend, la gouvernance des certificats d'économies d'énergie mobilise des ressources considérables, près de 4 milliards d'euros par an dans la période à venir, qui échappent totalement au contrôle du Parlement. Que préconisez-vous pour y remédier et pour faire gagner le dispositif en visibilité et en efficacité ?

M. Gérard Leseul. Suite au conseil de défense écologique, le ministre des transports prévoyait bien, en juillet, la mise en place d'une écotaxe de 1,50 euro pour la classe économique et de 9 euros pour la classe affaires en Europe. Le chiffre par le ministère était estimé à 182 millions d'euros. Je ne comprends pas pourquoi cela aboutirait aux chiffres évoqués tout à l'heure dans votre réponse, à savoir des dizaines de milliers de pertes d'emplois et des recettes fiscales à hauteur de milliards d'euros.

Mme Nathalie Sarles. Je souhaite réagir aux propos de M. David Lorion sur Parcoursup. Pour avoir travaillé sur ce sujet dans le cadre d'un rapport, je ne partage pas son avis au sujet de la mobilité des étudiants. Des quotas géographiques ont en effet été introduits dans Parcoursup. Par exemple, à l'université de Saint-Étienne dans la Loire, 85 % des étudiants sont issus de la Loire, de la Haute-Loire et de l'Ardèche. Dans la mesure du possible, les étudiants restent dans leur académie ; les quotas intègrent cet objectif.

M. Jean-Yves Bonny. L'association internationale du transport aérien a averti que les nouvelles taxes proposées en France ne réussiraient pas à décarboner le secteur de l'aviation mais risquaient de supprimer 150 000 emplois. En pleine crise sanitaire et économique, il est normal de se poser la question de l'opportunité

d'une écotaxe. Lors de vos différentes auditions, avez-vous eu la confirmation de ce que prétend l'association internationale du transport aérien ?

M. Jean-Pierre Vigier. Je souhaite insister sur les petites lignes aériennes. L'un des piliers pour développer nos territoires ruraux est le maintien des lignes aériennes. L'État doit se donner les moyens financiers de soutenir ces lignes. Je citerai deux exemples : Loudes/Clermont-Ferrand en Haute-Loire et Clermont-Ferrand/Paris. Il est indispensable de maintenir ces lignes. L'attractivité des territoires en dépend. Les collectivités territoriales, la région et le département aident financièrement. Il faut que l'État soit aussi au rendez-vous. Il en va de l'égalité d'accès aux services en milieu rural. Pensez-vous qu'avec ce budget, les crédits sont suffisants pour maintenir ces petites lignes ?

M. David Lorion, rapporteur pour avis. En ce qui concerne Parcoursup, je n'ai pas affirmé qu'aucun paramètre de distance n'existait mais qu'il n'en existait pas pour les outre-mer. Il n'est pas possible de renseigner dans Parcoursup un lieu d'habitation à 24 000 kilomètres. Le paramétrage est mal conçu et oblige des étudiants d'outre-mer à venir en métropole alors que la même formation existe sur leur territoire. Il contraint à des mobilités par avion, qui ne sont pas spécialement nécessaires. Il doit être revu pour l'outre-mer. Je l'ai déjà signalé mais je ne crois pas qu'une modification ait été réalisée.

En ce qui concerne les petits aéroports et le rôle de la région, la loi NOTRe et la mise en place des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) placent les aéroports dans un échelon régional. Dans beaucoup de cas, les régions accompagnent les aéroports. Reste que certaines ne les soutiennent pas et dans ce cas, les aéroports fermeront. La difficulté est qu'une infrastructure, dont nous savons qu'elle sera nécessaire dans dix ou quinze ans, fermera. Il est vrai qu'aujourd'hui, la pollution des avions génère des problèmes écologiques mais la fin du moteur thermique et le passage à un moteur hydrogène ou électrique rendra nécessairement plus cohérente et rapide et moins polluante l'utilisation du transport aérien par rapport au transport terrestre ou ferroviaire. Dans dix ou quinze ans, ces petits aéroports seront donc nécessaires parce qu'ils seront beaucoup plus utiles que la construction d'un chemin de fer. Il importe de s'inscrire dans une perspective longue, afin de ne pas fermer les infrastructures dont nous aurons besoin dans dix ou quinze ans parce que la rupture technologique aura permis d'utiliser beaucoup plus d'aéronefs pour les transports courts et longs. Il importe d'adopter une vision à long terme, qui ne soit pas celle, immédiate, centrée sur la seule pollution. Un moment un peu délicat doit être passé, en soutenant les aéroports dans l'ensemble des régions.

Si l'écotaxe rapportait 180 millions d'euros, la faiblesse de la somme ne justifierait pas sa mise en place. Je vous confirme que la DGAC a bien avancé le chiffre de 4,2 milliards d'euros concernant l'augmentation de la fiscalité et la perte de 150 000 emplois, sur la base de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat. Le chiffrage de la DGAC sur cette question est consultable. Ces chiffres peuvent être certifiés par la DGAC elle-même.

L'aéroport de Dole est un aéroport du nouveau monde. Il sera toujours moins cher d'aller en avion électrique ou hydrogène à Dole avec un aéroport existant que de construire une ligne de TGV, une ligne ferrée, un tram-train ou un train sur la desserte de cette région. Les collectivités doivent accompagner les aéroports. Nous assistons à une sorte de « bashing-aéroports » ou « bashing-avions ». Je ne suis pas sûr que la situation soit identique dans dix ans. En outre, la pollution des avions ne joue aujourd'hui que pour quelques pourcents dans la pollution atmosphérique. Il ne s'agit pas de l'essentiel en réalité. Il faut faire attention à ne pas tirer à boulets rouges sur ce qu'on pense parfois à tort être le transport des riches alors que les infrastructures seront nécessaires demain en faveur d'un transport pour tous.

Concernant les avions hybrides, plusieurs étapes seront nécessaires : l'utilisation de l'hydrogène vert, des moteurs électriques, des moteurs hybrides hydrogène, etc. Une série d'étapes technologiques se produiront entre 2022 et 2035, avec peut-être même une accélération dans la mise en place d'un certain nombre de moteurs. Tout dépendra des financements publics. Airbus a clairement affirmé que l'existence de financements publics sur l'ensemble de ces ruptures technologiques conditionnera le fait que nous soyons toujours leaders européens pour le nouvel avion du futur.

À propos des petites lignes aériennes, l'État doit être au rendez-vous et le budget maintenu. Les subventions publiques, de 21,5 millions d'euros par an, se répartissent entre 7,2 millions d'euros de l'État et 14,3 millions d'euros des collectivités territoriales. Pour conserver ces aéroports, il faut les accompagner financièrement. Les régions n'ont pas tous les moyens d'accompagner ces infrastructures publiques alors qu'elles seront nécessaires dans le futur. Cela coûtera toujours moins cher de maintenir une infrastructure aéroportuaire que de construire une ligne de train.

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis. En ce qui concerne la lutte contre les fraudes, l'inquiétude exprimée est compréhensible compte tenu de ce qu'il s'est passé avec l'isolation à un euro. Je crois que les comportements « voyous » d'entreprises ont été rendus possibles par le faible reste à charge. Il nous a été expliqué, au cours des auditions, avec la CAPEB notamment, que les entreprises les plus sérieuses ne sont pas capables d'une telle réactivité et que ce sont le plus souvent les moins scrupuleuses qui arrivent à s'adapter très vite à des modifications de législation. Les adaptations trop fréquentes entraînent ce genre de risque. L'une des solutions est, à notre sens, de créer de la visibilité sur les politiques publiques que nous menons. En outre, l'ANAH et le PNCE effectuent des contrôles opérationnels sur le terrain.

La crise de la covid-19 renforcera les inégalités mais le fléchage de MaPrimeRénov' sur quatre catégories de revenus, avec une visibilité assez précise de l'inversion des proportions des publics vers lesquels les aides se dirigent, constitue un début de solution, en tout cas la moins mauvaise à l'heure actuelle. La prime à la conversion *versus* le bonus/malus automobile constitue également un

dispositif de nature à ramener les plus modestes de nos compatriotes vers une mobilité moins énergivore. Je suis certain que d'autres éléments émergeront de la loi découlant des travaux de la Convention citoyenne sur le climat mais il est toujours possible de progresser.

La gouvernance des CEE atteint 4 milliards d'euros, sans contrôle parlementaire. Nous l'avons déploré et avons posé des questions sur cet état de fait. Les CEE sont gérés par la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Il faudrait réfléchir à un support afin d'intégrer les parlementaires dans cette réflexion. Il en est de même pour l'ANAH. Néanmoins, il faut faire attention à ne pas rajouter de la lourdeur. Le cadre réglementaire, qui certes exclut les parlementaires, permet une certaine agilité. Il faut à tout moment veiller à un équilibre entre notre action parlementaire et le maintien d'une agilité permettant de réagir à propos et dans des délais raisonnables.

M. David Lorion, rapporteur pour avis. Je préciserai, au sujet de la plateforme de Clermont-Ferrand, que sans vol direct entre Clermont-Ferrand et Paris, Michelin, entreprise internationale de pneumatique, ne resterait pas à long terme à Clermont-Ferrand et déménagerait vers une ville desservie internationalement par des vols directs. Nous comprenons la nécessité de maintenir ces petits aéroports, pour l'économie de la région.

La commission en vient à l'examen des amendements.

Article 33 et état B : Crédits du budget général

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Nous devons examiner trois amendements. Nous allons considérer qu'ils sont défendus, dans la mesure où nous sommes en jauge réduite et que les petits groupes rencontrent manifestement des difficultés à être représentés.

La commission examine l'amendement II-CD 38 de M. Philippe Dunoyer.

M. David Lorion, rapporteur. L'avis est défavorable, non pas parce qu'il ne faut pas soutenir la compagnie Aircalin qui risque la liquidation si les conditions empirent, mais parce qu'il n'est pas possible de retirer de l'argent à un programme budgétaire qui prévoit déjà des suppressions de poste. Une mesure générale pour l'ensemble des compagnies régionales serait par ailleurs nécessaire et non pas une mesure particulière pour une seule compagnie.

M. Jean-Marc Zulesi. Le ministre M. Sébastien Lecornu est actuellement en Nouvelle-Calédonie pour venir en appui à cette compagnie essentielle dans la desserte de ce territoire. En outre, Aircalin a bénéficié d'un prêt garanti par l'État de 40 millions d'euros. Nous n'abandonnerons pas cette compagnie, qui joue un rôle essentiel pour la Nouvelle-Calédonie. Ce n'est pas parce que nous allons voter contre cet amendement que nous laissons de côté cette problématique. Nous sommes aux côtés du rapporteur pour avis pour apporter des solutions en faveur de cette compagnie.

L'amendement II-CD 38 est rejeté.

La commission examine l'amendement II-CD14 de M. Loïc Prud'homme.

M. Christophe Arend, rapporteur. Sur le fond, je conviens qu'il faudrait dans l'absolu plus de crédits pour la rénovation énergétique des logements. Personne ne pourrait soutenir le contraire. Malheureusement, ce n'est pas la seule politique publique qui doit être financée dans cette période de tension extrême sur les finances publiques. Sur la forme, cet amendement pose problème car il revient à « siphonner » tous les crédits qui servent à honorer les paiements dus pour le soutien des installations existantes de cogénération au gaz naturel. Même si ce dispositif a été abrogé en août dernier, l'État doit tout de même payer ce qui est dû. Il est donc un peu tôt pour faire disparaître cette ligne budgétaire du programme 345. J'émettrai donc un avis défavorable.

L'amendement II-CD14 est rejeté.

La commission en vient à l'amendement II-CD54 de Mme Mathilde Panot.

M. Christophe Arend, rapporteur. Cet amendement pose un problème de lisibilité budgétaire car il créerait un nouveau chèque énergie dans le programme 345, en plus de celui actuellement financé par le programme 174. Il me semblerait plus pertinent de majorer les crédits du programme 174 plutôt que d'ajouter un énième dispositif. Mon avis est donc défavorable.

L'amendement II-CD54 est rejeté.

Article 34 et état C : Crédits des budgets annexes

La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

*

* *

Lors de sa réunion du mercredi 4 novembre 2020 matin, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Plateforme de la filière automobile et des mobilités (PFA)

M. Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales et techniques

Mme Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires

Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible (AFHYPC)

M. Philippe Boucly, président

M. Maxime Sagot, chargé de relations institutionnelles

Agence de la transition écologique (ex-ADEME)

M. Arnaud Leroy, président

M. Fabrice Boissier, directeur général délégué

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice des affaires publiques et de la communication

Mme Clarisse Paris, chargée des affaires publiques

Groupe des professionnels des certificats d'économies d'énergie (GPCEE)

Mme Madeleine Lafon, membre du bureau du GPCEE, directrice stratégie de Sonergia

M. Bastien Resse, membre du bureau du GPCEE, directeur des affaires publiques d'Enr'Cert

AMORCE

M. Nicolas Garnier, délégué général

M. Romain Jacquet, responsable des relations publiques

Ministère de la transition écologique – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Laurent Michel, directeur général

Ministère de la transition écologique – Direction générale de l’habitat, de l’urbanisme et des paysages (DHUP)

M. François Adam, directeur général

M. Emmanuel Rousselot, sous-directeur du financement et de l’économie du logement et de l’aménagement

Réseau Action Climat (RAC)

M. Danyel Dubreuil, coordinateur "Initiative Rénovons"

M. Étienne Charbit, responsable de projet, CLER Réseau pour la transition énergétique

Mme Agathe Bounfour, responsable Transport du RAC

Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM)

M. François Baudet, directeur général adjoint

M. Joïc Berteaux, directeur des prestations et du logement

Confédération de l’artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB)

M. Jean-Christophe Repon, président

M. Dominique Proux, directeur des relations institutionnelles

Agence nationale pour l’amélioration de l’habitat (ANAH)

Mme Valérie Mancret-Taylor, directrice générale

Association technique énergie environnement (ATEE)

M. Christian Deconninck, président

Mme Julie Rey-Camet, secrétaire générale

M. Marc Gendron, délégué général du Club CEE

Table ronde des instituts Carnot

M. Jean-Michel Le Roux, directeur du programme Carnot (Agence nationale de la recherche)

M. Thierry Braine-Bonnaire, directeur de l’institut Carnot Clim’Adapt

M. Jérôme Sterpenich directeur de l’institut Carnot ICEEL

M. Pierre Cezac, directeur de l’institut Carnot ISIFOR

M. Jean-Marc Daniel, directeur de l’institut Carnot MERS

M. Christian Picory, directeur de l’institut Carnot Télécom & Société numérique

M. Manuel Collet, directeur de l’institut Carnot Ingénierie @ Lyon

M. Lionel Limousy, directeur de l’institut Carnot MICA