

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Séances du lundi 5 novembre 2018

Compte rendu intégral



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



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

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1^{re} séance 11247

2^e séance 11287

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

47^e séance

Compte rendu intégral

1^{re} séance du lundi 5 novembre 2018

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

1. **Projet de loi de finances pour 2019** (p. 11249)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 11249)

Écologie, développement et mobilité durables (p. 11249)

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire

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

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

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

M. Yves Blein, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques

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

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

Mme Jennifer De Temmerman, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

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

Mme Sophie Auconie

M. Loïc Prud'homme

M. Gabriel Serville

M. François-Michel Lambert

Mme Laurianne Rossi

M. Martial Saddier

M. Bruno Millienne

M. Guillaume Garot

M. François de Rugy, ministre d'État

Mme Perrine Goulet

M. François de Rugy, ministre d'État

M. Bruno Millienne

M. François de Rugy, ministre d'État

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis

M. François de Rugy, ministre d'État

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

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

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

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

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

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

Mme Mathilde Panot

M. Hubert Wulfranc

M. Jean-Marie Sermier

M. Bruno Millienne

M. Christophe Bouillon

Mme Sophie Auconie

M. Jean-Baptiste Djebbari

Mme Élisabeth Borne, ministre

M. Loïc Prud'homme

Mme Élisabeth Borne, ministre

Mme Dominique David

Mme Élisabeth Borne, ministre

Mme Véronique Riotton

Mme Élisabeth Borne, ministre

Mme Valérie Beauvais

Mme Élisabeth Borne, ministre

Mission « Écologie, développement et mobilité durables » (état B) (p. 11283)

Amendements n^{os} 701 deuxième rectification, 243

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 11285)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2019

Seconde partie (suite)

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2019 (n^{os} 1255, 1302).

Écologie, développement et mobilité durables

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables, et des crédits relatifs au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ainsi qu'aux comptes d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », « Transition énergétique », « Aides à l'acquisition de véhicules propres » et « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (n^o 1302, annexes 16 à 19 ; n^o 1288, tomes VI et VII ; n^o 1304, tome V ; n^o 1285, tomes II à VIII).

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

La parole est à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur le président, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, en première partie du projet de loi de finances, nous avons eu un débat riche et constructif, quoique parfois polémique, sur les mesures fiscales liées à l'action de mon ministère. Je tiens à saluer le travail et l'implication de la représentation nationale dans ces débats qui nous ont permis d'adopter des avancées importantes en assumant des choix parfois difficiles et en faisant émerger des propositions nouvelles. Cette deuxième partie va nous permettre d'aborder le financement des politiques du ministère de la transition écologique et solidaire, et l'emploi des 34 milliards d'euros de crédits – soit 1 milliard de plus que l'an dernier – dont elles bénéficient.

Je veux tout d'abord dire quelques mots de l'action que conduit le Gouvernement en matière de fiscalité écologique, un sujet sensible qui suscite depuis plusieurs semaines bien des débats en France. Vu les confusions – en tout cas les polémiques – dont il fait l'objet, il est important d'en distinguer les différents aspects. Le premier renvoie au verdissement de la fiscalité, c'est-à-dire à l'utilisation de la fiscalité comme un levier de changement des comportements des Français – ménages et entreprises, consommateurs et investisseurs – et comme un outil de cohérence. Nous souhaitons clairement taxer davantage la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Pendant longtemps, la France était pointée, dans ce domaine, comme un pays en retard au sein de l'Union européenne. En 2016, elle était ainsi classée dix-septième parmi les vingt-huit États membres pour la part de la fiscalité environnementale dans la fiscalité globale. Aujourd'hui, nous progressons, car nous avons décidé et poursuivi avec constance une politique fiscale cohérente avec notre projet de transformation écologique et notre action contre la pollution et pour le climat. Je rappelle que cette augmentation de la fiscalité écologique intervient dans un contexte de baisse substantielle des prélèvements obligatoires dans d'autres domaines, baisse qui atteint 4,2 milliards d'euros pour l'année 2019. C'est l'application concrète du principe selon lequel on taxe plus la pollution et le carbone, et moins le travail des Français.

Le deuxième aspect de la question – un thème sensible – est relatif à l'affectation des recettes de la fiscalité écologique. Nous sommes nombreux à être attachés au principe pollueur-payeur, mais la fiscalité écologique vient contribuer, comme toutes les autres recettes, au financement global des services publics et des investissements de l'État et des collectivités locales – à travers leurs dotations. Rappelons les chiffres : selon l'évaluation du ministère de l'action et des comptes publics, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, TICPE – un acronyme qui deviendra célèbre –, rapportera en 2019 à l'État 25,4 milliards d'euros, en comptant la part allouée au compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, AFITF. Même en y ajoutant les redevances de l'eau – 2,1 milliards d'euros – et la taxe générale sur les activités polluantes, TGAP – 700 millions d'euros –, cela ne financerait que 28 milliards sur les 34 milliards d'euros du budget du ministère. Je connais néanmoins la forte attente sinon d'une affectation, du moins d'une augmentation des moyens destinés à accompagner, soutenir et accélérer la transformation écologique ; nous devons continuer à travailler ensemble sur ce sujet.

La troisième question concerne la mobilisation des leviers fiscaux et budgétaires de l'État pour libérer les Français du pétrole, et plus généralement des énergies fossiles. Il s'agit de nous protéger de manière durable contre la hausse des prix du pétrole sur les marchés mondiaux et contre les effets dévastateurs du dérèglement climatique. Pour y faire face, nous devons favoriser les investissements des Français et de nos entreprises dans des équipements qui économisent l'énergie.

Les dispositifs au service de cette politique existent et doivent être consolidés dans le temps ; c'est le sens de l'action que je déploie dans ce projet de loi de finances. Parmi ces dispositifs, qui font partie intégrante de ce budget et représentent plus de 3 milliards d'euros d'aides par an, rappelés le crédit d'impôt pour la transition énergétique, CITE, qui va notamment permettre le remplacement des chaudières à fioul ; le taux réduit de TVA à 5,5 % et l'éco-prêt à taux zéro, PTZ, pour les travaux d'économie d'énergie ; les aides de l'Agence nationale de l'habitat, ANAH ; ou encore la prime à la conversion des véhicules. Le Premier ministre l'a dit ici-même la semaine dernière : cette prime sera reconduite, dans l'objectif d'atteindre 1 million de véhicules d'ici la fin du quinquennat, au lieu des 500 000 initialement prévus. Nous confortons également le bonus écologique pour les véhicules électriques et l'élargissons aux véhicules hybrides rechargeables.

Je veux aussi donner quelques exemples de dépenses prévues dans ce budget. Les récents épisodes dramatiques tels que les inondations dans l'Aude sont venus rappeler l'impérieuse nécessité de poursuivre l'effort en faveur de la prévention des risques. Les crédits du fonds Barnier permettent de mobiliser à cet effet près de 137 millions d'euros en 2019. Le projet de supercalculateur de Météo France bénéficie pour sa part de 5 millions d'euros. La biodiversité fait également l'objet d'une série de dispositions. L'onzième programme des agences de l'eau représente 12,6 milliards d'euros pour les six prochaines années, avec une priorité au financement des mesures en faveur de la biodiversité. La redevance pour pollutions diffuses est également augmentée de 50 millions d'euros, ce qui incitera à réduire l'utilisation des produits phytosanitaires et financera la conversion à l'agriculture biologique. Dans le domaine de l'énergie, 5,4 milliards d'euros sont consacrés en 2019 au soutien aux énergies renouvelables électriques. Ce budget acte également la renégociation réussie des champs d'éolien *offshore*, qui permettra de réaliser une économie de 15 milliards d'euros sur les vingt années de contrat, et l'augmentation progressive du fonds chaleur qui va atteindre en 2019 300 millions d'euros, soit une augmentation de 50 % par rapport à 2017.

Élisabeth Borne aura l'occasion de détailler les mesures relatives aux transports ; je veux simplement souligner que 300 millions d'euros supplémentaires sont destinés à améliorer l'entretien du réseau routier dès 2019. Enfin, le ministère de la transition écologique et solidaire participe aux efforts de maîtrise des dépenses de fonctionnement. Si le budget d'investissement augmente, celui de fonctionnement est réduit grâce à une baisse des effectifs de 811 emplois. Certaines missions sont néanmoins préservées : celles qui touchent à l'énergie et au climat, ainsi qu'à la prévention des risques et aux autorités administratives indépendantes, notamment à l'Autorité de sûreté nucléaire, ASN. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, monsieur le président de la commission des finances, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, j'ai la charge de vous présenter les crédits relatifs à deux programmes et deux comptes d'affectation spéciale composant une partie de la mission « Écologie, développement et

mobilité durables ». Malheureusement, monsieur le ministre d'État, je vais commencer par un carton jaune car le jaune budgétaire – le rapport sur le financement de la transition énergétique – a été livré aujourd'hui, à treize heures trente. Si vous voulez que l'on puisse débattre sereinement des chiffres, il faut que le Gouvernement respecte le Parlement ! Ce budget représente 11,3 milliards d'euros en crédits de paiement, soit un montant en progression de 2,22 % par rapport à la loi de finances pour 2018. Près des deux tiers de ce montant financent le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » qui soutient la production d'énergies renouvelables. En complément de ces 11,3 milliards, vingt-et-une dépenses fiscales sont rattachées aux crédits de la mission, pour un montant de 3,2 milliards d'euros.

Ce budget s'inscrit, sans surprise, dans le prolongement des orientations définies en 2017 lors de la présentation du plan climat, mais je vais me focaliser sur trois sujets. Ma première observation concerne la réforme du CITE. L'an passé, ce crédit d'impôt a été modifié pour en recentrer le bénéfice sur certains équipements. La réforme, réalisée sans concertation suffisante avec les professionnels, a eu des effets budgétaires importants puisque le coût du CITE a été divisé pratiquement par deux, passant de 1,7 milliard d'euros en 2018 à une estimation de 879 millions en 2019. Je crains néanmoins qu'il y ait eu des effets d'aubaine ; nous verrons l'impact que cette évolution aura l'année prochaine sur les professionnels. Très récemment, le 19 octobre, vous avez annoncé votre souhait de modifier de nouveau ce crédit d'impôt en vue de favoriser l'enlèvement des vieilles chaudières à fioul. Pourquoi pas, mais il serait bon de stabiliser les dispositifs et de ne pas changer les règles chaque année, car les ménages et les acteurs économiques ont besoin de visibilité et de stabilité. Je dis cela en espérant qu'au-delà du CITE, la prochaine révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie évitera les à-coups trop brutaux, notamment en matière de soutien à la petite cogénération au gaz naturel.

Deuxième point : la revalorisation du chèque énergie. Le projet de loi de finances prévoit de revaloriser de 50 euros ce titre de paiement destiné aux ménages modestes pour le porter, en moyenne, à 200 euros par foyer bénéficiaire. À première vue, tout le monde doit se satisfaire de cette mesure. Pourtant, le chèque énergie répond d'abord à des considérations sociales, et non à l'impératif de lutte contre les émissions de CO₂. Nous avons ainsi montré l'an dernier que ce sont les ménages qui se chauffent aux énergies fossiles, notamment au fioul, qui en profitent le plus. En effet, le chèque énergie bénéficie aux ménages quelle que soit la nature de l'énergie utilisée. De manière paradoxale, un budget censé soutenir la transition énergétique peut donc favoriser la consommation d'énergies fossiles, ce qui montre l'illisibilité de la maquette budgétaire qui nous est présentée.

Je formule également une observation de bon sens : à quoi sert-il de revaloriser de 50 euros le chèque énergie si, dans le même temps, les ménages modestes doivent acquitter 200 ou 300 euros de taxes supplémentaires sur les carburants en raison de l'alourdissement de la fiscalité sur l'essence et le diesel ?

Je crois qu'il n'a échappé à personne que nos concitoyens ont bien perçu les effets négatifs sur leur portefeuille de l'accroissement des prix à la pompe. À l'inverse, je n'ai pas le sentiment que la revalorisation, intéressante mais insuffisante, du chèque énergie les ait convaincus. Vous vous félicitez de l'augmentation de la fiscalité verte dans le

budget de l'État. Je vous laisse la responsabilité de vos propos, que vous assumerez le 17 novembre. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Reste que ce chèque énergie ne fait que couvrir, telle la feuille de vigne, le problème principal qui est celui, structurel, de l'augmentation de la taxe carbone, qui passera à 100 euros la tonne de CO₂ en 2030, les recettes de TVA étant calculées par rapport à ce prix qui augmente.

Troisième point, qui fait le lien avec le carton jaune que je vous ai délivré au début de mon propos : les pouvoirs du Parlement en matière énergétique. Ce point peut paraître technique, alors qu'il est essentiel. À l'heure actuelle, la maquette budgétaire soutenant les crédits de l'énergie est confuse. Qui peut, par exemple, comprendre que le compte d'affectation spéciale sur la transition énergétique ne finance pas le soutien à la cogénération à la biomasse ? Une vraie réflexion doit être engagée sur ce point, puisque nous n'aurons pas de débats clairs tant que nous ne saurons pas qui finance quoi, et dans quelles cases.

Dans le même ordre d'idées, je souligne que de nombreuses voix regrettent que le Parlement n'ait que de faibles pouvoirs en matière énergétique : la Cour des comptes, la Commission de régulation de l'énergie, le Sénat et plusieurs groupes de cette assemblée. J'espère que la prochaine programmation pluriannuelle de l'énergie fera l'objet d'un véritable débat au Parlement. Je revendique notamment le droit pour le Parlement de déterminer, chaque année, en projet de loi de finances, un plafond des soutiens publics aux différentes filières énergétiques, à l'image de ce que fait le Parlement britannique. Les CEE – certificats d'économie d'énergie – devraient faire l'objet d'un débat au Parlement, puisque 50 % d'entre eux sont financés par le prix des carburants.

Monsieur le ministre d'État, au-delà de ce budget, la révision de la programmation pluriannuelle de l'énergie doit être l'occasion de renforcer les pouvoirs budgétaires du Parlement en matière énergétique. Compte tenu, notamment, de vos responsabilités passées, vous serez très attendu sur le sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

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

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, monsieur le rapporteur spécial, mesdames et messieurs les rapporteurs pour avis, chers collègues, nous devons appréhender ce rapport spécial à l'aune de la question du réchauffement climatique. Nous savons que la France ne respecte malheureusement pas les engagements qu'elle a pris dans le cadre de l'accord de Paris en termes de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre : alors que l'objectif était de les réduire de 5 %, ils augmentent toujours de 3 %.

C'est dire combien le rapport que nous étudions aujourd'hui, mais plus encore le budget de l'écologie, devraient être prioritaires, tant il est vrai que la seule dette que nous ne devons pas léguer à nos descendants est la dette écologique. Or, malgré cet impératif, l'augmentation faciale de 1,77 % des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » ne compensera même pas l'inflation. La transition écologique n'est donc pas la priorité de ce gouvernement, en dépit des beaux discours. Les crédits globaux du périmètre du rapport spécial, c'est-à-dire des programmes 113, 159, 181 et 217, sont quasiment stables,

à 4,5 milliards d'euros. Cela signifie que, pour des domaines aussi importants que ceux de l'eau, des paysages, de la prévention des risques ou de l'expertise climatique et écologique, les montants en euros constants sont en baisse. Quant au plafond d'emplois hors opérateurs, il passe de 40 805 équivalents temps plein – ETP – à 39 850, soit une baisse continue, cette année, de 2,34 %.

Seuls les crédits du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » augmentent, à hauteur de 15 millions d'euros. Nous pourrions nous en réjouir, mais comment le Gouvernement, qui nous annonce une augmentation de 600 millions d'euros du budget global sur quatre ans, fera-t-il pour l'honorer en n'augmentant celui-ci que de 15 millions la première année ?

Les agences de l'eau, rattachées à ce programme, voient une fois de plus le plafond annuel des redevances qui leur sont affectées diminuer de 123 millions d'euros, alors que leurs missions sont élargies et que ce montant sous plafond doit également financer l'Agence française pour la biodiversité – AFB – et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage. Effet concret : elles doivent réduire leur soutien aux projets d'amélioration de la qualité des eaux, notamment auprès des collectivités territoriales. Peut-être cela fera-t-il le bonheur des compagnies privées qui assurent la distribution de l'eau pour les municipalités.

L'Office national de la chasse et de la faune sauvage se trouve, quant à lui, dans une impasse. Tout d'abord, le ministère annonce, pour 2019, sa fusion avec l'AFB, laquelle provoquera une réorganisation dont le coût est évident. Plus grave encore : la baisse des redevances cynégétiques, prélevées sur les permis de chasse au plan national, prévue à l'article 75 du PLF pour 2019, aura pour conséquence un manque à gagner de 21 millions d'euros. Or je n'ai pas compris, en dépit de nos échanges en commission, comment vous compenserez celui-ci, puisque vous refusez d'augmenter le plafond des agences de l'eau.

Ce que je crains en réalité, comme un grand nombre de défenseurs de la faune sauvage, c'est que la police de la chasse et la protection de la biodiversité ne soient transférées à terme aux fédérations de chasseurs, ce qui serait paradoxal.

M. François de Rugy, ministre d'État. C'est l'inverse !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. C'est comme si on transférait à la police...

Monsieur le ministre d'État, je n'ai pas à vous entendre dans l'hémicycle lorsque je parle. (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Millienne. Vous passez votre temps à le faire !

M. Philippe Michel-Kleisbauer. Habituellement, vous êtes même le seul qu'on entend !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Vous n'avez pas à faire de commentaires. Je suis désolé. Nous nous écoutons, puis nous répondons : c'est la règle.

M. le président. Nous vous écoutons, monsieur le rapporteur spécial.

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le président.

Il est donc à craindre que la police de la chasse ne soit transférée à court terme aux fédérations de chasseurs, qui sont, du reste, encouragées à mener une politique de cogérance plus importante encore dans les années à venir.

S'agissant du programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie », les crédits budgétaires accordés au CEREMA – Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – sont en baisse de 2,25 % et le schéma d'emplois diminue de 101 ETP, alors qu'il s'agit d'un opérateur très important pour la prévision des risques. Je pense notamment aux travaux à effectuer sur les ponts – ceux-ci ont fait l'actualité cet été. Il serait nécessaire de consacrer de l'argent à de telles missions.

Quant à Météo France, ses crédits sont facialement augmentés : vous avez annoncé, monsieur le ministre d'État, une dotation de 5 millions d'euros pour le renouvellement du supercalculateur. Or on sait que 144 millions y seront nécessaires entre 2019 et 2025. On voit mal comment il sera seulement possible de commencer les travaux. C'est pourquoi je crains qu'ils ne soient bientôt revus à la baisse : comment, là encore, sera-t-il possible de passer de 5 millions d'euros la première année à 144 millions dans cinq ans ? Vous nous l'expliquerez sûrement.

S'agissant du programme 181 « Prévention des risques », je me demande s'il ne faudra pas une nouvelle catastrophe industrielle pour prendre conscience qu'il n'est pas possible de diminuer chaque année ces crédits. Aujourd'hui, un inspecteur suit en moyenne 420 usines. En quinze ans, le nombre des contrôles a été divisé par deux. Le joyau qu'est l'INERIS – Institut national de l'environnement industriel et des risques –, situé en Picardie et que l'Europe entière nous envie, connaît une fois de plus une réduction d'effectifs de 11 équivalents temps plein. Les effectifs diminuent de 2 % par an.

Les crédits du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » sont à peu près stables. J'ignore comment ils permettront de répondre à l'enjeu de la transition énergétique, d'autant que la documentation budgétaire est très peu lisible en termes de crédits et de trajectoire des effectifs, puisque les crédits sont répartis entre deux ministères.

Ce budget, vous l'aurez compris, ne répond pas aux impératifs de l'heure. Il en est de même de votre politique écologique. Je pense notamment à la taxation sur le carbone, qui ne concerne pas le kérosène des avions, ou aux remboursements de TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Seuls les particuliers qui sont contraints de se déplacer sont touchés. Votre politique, qui n'est pas écologique, est en revanche très injuste au plan social. *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

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

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, messieurs les rapporteurs spéciaux, mesdames et messieurs les rapporteurs pour avis, chers collègues, le budget de l'énergie, au sein de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », est crucial tant les défis de la transition énergétique sont nombreux. Nous devons donc nous donner les moyens de nos ambitions. Il est plus que nécessaire d'encourager le dévelop-

pement des énergies renouvelables et de récupération, de faciliter un développement équilibré des réseaux, d'améliorer notre efficacité énergétique, de faire disparaître progressivement les énergies polluantes et de diversifier notre bouquet énergétique. Au-delà de l'impératif climatique, la transition énergétique doit être l'occasion d'alléger la facture énergétique des consommateurs, de moderniser nombre de filières professionnelles et de créer des emplois stables et non délocalisables, ainsi que d'asseoir notre indépendance en matière d'approvisionnement énergétique et de réduire nos importations.

Si chacun s'accorde certainement sur ces objectifs, le débat portera davantage sur les moyens d'y parvenir. Nous donnons-nous les moyens de cette ambition ? Ce budget permettra-t-il d'atteindre ces objectifs ? J'ai centré mon analyse sur les programmes qui concentrent les crédits consacrés à la politique énergétique : ces crédits ne sont pas en baisse, à l'exception de ceux qui sont affectés à la gestion de l'après-mine, qui diminuent de 8 %.

Nous pourrions bien sûr nous réjouir des petites augmentations de ce budget. Toutefois, compte tenu de l'enjeu que représente la transition énergétique, de l'ambition affichée par le Président de la République sur la scène internationale et du rapport du GIEC – groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat –, nous estimons que ce budget aurait pu être plus ambitieux.

Pourquoi renoncer, par exemple, à un nouvel appel à projets « territoires à énergie positive pour la croissance verte » ? Un tel choix politique, qui coûterait quelque 300 millions d'euros, permettrait de poursuivre la dynamique constatée sur les territoires pour les 5 000 projets soutenus après 2014, tout en favorisant l'innovation.

Pourquoi ne pas augmenter le budget de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME –, ce qui permettrait au Gouvernement de tenir ses promesses quant à une augmentation importante du fonds chaleur, par exemple ? Il aurait également été souhaitable de renforcer davantage le dispositif du chèque énergie. Certes, le montant moyen du chèque sera revalorisé, puisqu'il passera de 150 à 200 euros en 2019. Toutefois, il pourrait être aménagé pour financer les dépenses de carburant de ceux – et de ceux-là seuls – à qui leur situation impose le choix d'utiliser leur véhicule pour aller travailler et qui n'ont pas les moyens d'en changer.

M. Guillaume Garot. Très juste !

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Je regrette également que les portes, fenêtres et volets isolants ne soient plus éligibles au CITE.

Plus généralement, au-delà des crédits inscrits au sein du budget relatif à l'énergie, l'évolution de la fiscalité écologique n'est pas satisfaisante. Elle devrait davantage combiner efficacité économique, justice sociale et préoccupation environnementale. C'est ce qui est ressorti des débats que nous avons eus en commission des affaires économiques la semaine dernière. Pour toutes ces raisons, j'ai émis un avis de sagesse sur ces crédits.

Certes, il faut noter leur hausse, mais cette hausse, d'une part, est insuffisante et, d'autre part, devrait s'accompagner d'une refonte de la fiscalité écologique, pour accompagner la transition et encourager chacun à y prendre sa part.

Sanctionner les pratiques de certains, comme on le fait actuellement, n'aurait de sens que si on leur donnait les moyens d'en changer grâce à des investissements massifs.

Au-delà des crédits, je souhaite insister sur la nécessité de mieux informer le Parlement. L'existence d'engagements de long terme liés aux appels d'offres énergie lancés par l'État justifie la mise en place de mesures de suivi et d'information. La commission des affaires économiques a d'ailleurs adopté un amendement que j'avais déposé visant à renforcer l'information et le contrôle du Parlement sur le dispositif des certificats d'économies d'énergie – mesure qui devrait être généralisée à tous les dispositifs.

En tant que rapporteure pour avis, j'ai souhaité consacrer la partie thématique de mon rapport à la décentralisation du monde de l'énergie, sujet encore trop peu abordé aujourd'hui. La production décentralisée d'énergie fonctionne à rebours du modèle classique, dans lequel une grande centrale alimentait en énergie tout un territoire. La production décentralisée est liée au développement des énergies renouvelables et concerne toutes les sources d'énergie. Elle répond à des attentes sociétales fortes.

Je souhaite appeler votre attention sur un des enjeux de la décentralisation, qui est l'égalité entre consommateurs. La France dispose d'un très beau modèle, celui de la péréquation tarifaire : à profil de consommation égal, un utilisateur du réseau électrique s'acquittera du même tarif d'utilisation du réseau où qu'il se trouve sur le territoire français. Ce système doit être préservé dans un monde énergétique décentralisé. Or, force est de constater qu'il est aujourd'hui fragilisé. Certains acteurs, autoconsommateurs ou collectivités, sont tentés par l'autarcie énergétique, estimant qu'en consommant l'énergie qu'ils produisent, ils peuvent devenir totalement indépendants du réseau électrique, et donc ne plus avoir à payer son coût d'utilisation.

Ces tentations sont à la fois irréalistes et dangereuses. Tout l'enjeu est de maintenir un juste équilibre entre la volonté de valoriser les services rendus au réseau, par l'autoconsommation notamment, et la nécessité d'éviter des effets d'aubaine, qui seraient néfastes pour l'équilibre du système électrique et la solidarité entre consommateurs. Il me semble important de prendre acte que le système centralisé demeure l'assurantiel du système décentralisé, de même que le système décentralisé est l'assurantiel du système centralisé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Blein, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.

M. Yves Blein, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, un grand hebdo de la presse française titrait hier, dans un cahier spécial : « L'économie sociale et solidaire, un poids lourd en devenir ». Il rappelait des chiffres désormais connus : 2,4 millions de salariés, soit 12,8 % de l'emploi privé, dont 77 % dans les associations, pour une valeur voisine de 10 % du produit intérieur brut.

Oui, l'économie sociale continue son développement. Elle est l'expression souvent directe des besoins de nos concitoyens, qui éprouvent la nécessité d'organiser eux-mêmes une réponse à un besoin collectivement ressenti auquel le marché ne répond pas ou répond mal. L'économie sociale ne connaît pas de sujet qui lui soit interdit, de domaine où elle ne puisse prospérer. C'est sans doute ce qui la rend parfois difficile à décrire, et ce qui peut donner le sentiment d'une

grande hétérogénéité. Pourtant, des énergies renouvelables à la santé, de l'éducation à la monnaie, de la finance à la solidarité, de l'emploi à l'insertion, de l'agriculture à la distribution, dans tous les domaines de la vie économique, il est de ces entreprises qui vivent et se développent sans rechercher le profit, en plaçant un projet collectif souvent devenu d'intérêt général au-dessus de la lucrativité capitalistique.

Oui, comme le dit le président de Finansol, le regard sur l'économie sociale est en train de changer parce qu'elle ouvre de nouvelles filières innovantes, parce qu'elle invente de nouvelles réponses à des demandes sociales qui coïncident avec l'envie des jeunes générations de donner davantage de sens à ce qu'elles font, et parce que le règne sans partage de l'argent ne permet pas un développement économique et social équilibré.

Depuis plusieurs années déjà, l'ambition de l'État est d'accompagner et d'amplifier ce mouvement. C'est ainsi que le législateur a su se saisir de ces enjeux en votant la loi du 31 juillet 2014, qui a permis de définir le périmètre, les modalités et les objectifs essentiels de l'économie sociale et solidaire, l'ESS. C'est aujourd'hui une seconde étape que nous nous apprêtons à franchir avec le pacte de croissance pour l'ESS, dont les contours seront précisés dans les mois à venir.

Cette ambition politique se traduit dans votre budget, monsieur le ministre d'État, puisque les crédits de l'action 14 du programme 159 augmentent d'environ 28,5 % en autorisations d'engagement et de 38,5 % en crédits de paiement. Près de 20 millions d'euros sont attribués à cette politique, sans compter les autres programmes qui participent également au financement de l'ESS. L'action publique se renouvelle dans le cadre de l'initiative « French impact » et de l'accélérateur d'innovation sociale, qui reposent sur le principe de la stimulation de l'investissement privé par le financement public. D'ici 2022, 1 milliard d'euros sont attendus pour le développement de l'ESS. Je tiens à saluer cette émulation en faveur de l'innovation sociale.

Je voudrais néanmoins rappeler l'importance de certains dispositifs plus classiques, qui ne jouent pas moins un rôle fondamental sur les territoires. La diminution des crédits accordés aux dispositifs locaux d'accompagnement – DLA – me paraît préjudiciable : je défendrai donc tout à l'heure un amendement visant à maintenir ces crédits à leur niveau actuel.

J'ai consacré une partie de mon rapport à la question des allègements de charges – c'est un effort très significatif qui sera réalisé en direction de l'économie sociale en 2019. Le crédit d'impôt sur la taxe sur les salaires – CITS – représentait 500 millions d'euros d'allègements de charges dans les budgets précédents. Sa bascule au 1^{er} janvier 2019, ainsi que les nouveaux allègements de charges sur les salaires au niveau du SMIC prévus à partir du 1^{er} octobre, représenteront au total 1,5 milliard d'euros pour les entreprises de l'ESS. Il s'agit d'un soutien sans précédent.

Je souhaiterais également dire un mot de la situation de l'emploi. Je vous rappelle d'abord que 600 000 à 700 000 départs à la retraite sont attendus dans l'ESS d'ici 2025. Il reste bien sûr nécessaire de veiller à l'attractivité du secteur, de bien identifier les emplois correspondants, d'améliorer les outils d'analyse statistique et d'accroître les liens entre l'Institut national de la statistique et des études économiques – INSEE –, l'Agence centrale des organismes

de sécurité sociale – ACOSS –, les chambres régionales de l'ESS et le Conseil national des chambres régionales de l'ESS, afin que nos statistiques soient plus performantes.

L'emploi dans l'ESS est confronté aux effets de la réforme des contrats aidés. Les nouveaux parcours emploi compétences restent peu mobilisés par les associations, sans doute à cause d'une prise en charge financière publique trop faible et de conditions d'octroi trop disparates. L'amélioration des politiques publiques de retour à l'emploi passera sans doute aussi par un soutien plus affirmé aux entreprises de l'insertion par l'activité économique, comme l'a proposé Jean-Marc Borello. Enfin, la réforme des contrats aidés ne peut faire l'économie d'une réflexion plus approfondie sur le soutien apporté au monde associatif. Même si ce n'était pas leur objet, les contrats aidés représentaient un soutien financier important, de l'ordre de 1,1 à 1,3 milliard d'euros. La transformation du CITS en allègements de charges ne touchera pas les mêmes associations : elle bénéficiera plutôt aux structures employeuses les plus importantes, dont elle rétablira la compétitivité.

Plus largement, c'est l'ensemble du soutien public à l'action associative qui doit être repensé. À ce titre, la création d'un secrétariat d'État chargé de la jeunesse et de la vie associative envoie un premier signal positif, dont nous pouvons espérer qu'il sera à la hauteur des enjeux relatifs à la vitalité de l'action associative. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – M. Guillaume Garot applaudit également.*)

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

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, la semaine dernière, le Fonds mondial pour la nature, en partenariat avec la Société zoologique de Londres, a publié un rapport dressant un sombre constat s'agissant de l'inexorable déclin de la faune sauvage à l'échelle mondiale : entre 1970 et 2014, les populations d'animaux vertébrés ont chuté de 60 %. Ce chiffre sonne tel un glas qui résonne pour ces espèces disparues en silence, dans l'indifférence générale.

Cette année, la commission des affaires étrangères s'est justement intéressée aux différentes actions menées par notre diplomatie en faveur de la préservation et de la reconquête de la biodiversité mondiale. La commission a naturellement émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2019, mais elle a souhaité formuler plusieurs propositions afin d'accompagner l'action résolue du Gouvernement dans ce domaine.

Il ressort de mes travaux que la lutte contre l'effondrement de la biodiversité mondiale est, à n'en pas douter, l'un des objectifs de la politique étrangère de notre pays. La France œuvre avec détermination pour sortir cette problématique de l'indifférence collective, avec comme objectif ultime l'élaboration d'un cadre international audacieux et opérationnel à même de permettre la préservation et la reconquête de la biodiversité. L'objectif diplomatique de la France est simple mais colossal : réussir sur cette question du climat que nous sommes parvenus à porter, avec succès, en 2015 lors de la signature de l'accord de Paris.

Les rendez-vous internationaux sur cette thématique seront nombreux entre 2019 et 2020. Il est impératif que notre diplomatie soit prête pour peser de tout son poids à l'occasion de ces différents événements. Signe de notre détermination à agir, la France a accepté d'accueillir deux rendez-vous cruciaux. Tout d'abord, Paris accueillera, en 2019, la septième conférence plénière de l'IPBES, une plateforme internationale regroupant un panel de chercheurs spécialistes des questions liées à la biodiversité. Ensuite, Marseille accueillera, en 2020, le Congrès mondial de la nature – je salue au passage mon collègue et ami Saïd Ahamada. C'est à cette occasion que la société civile pourra cristalliser ses attentes à l'égard de la communauté internationale, à quelques mois de la conférence des parties à la convention des Nations unies sur la diversité biologique. Ce dernier événement, qui se déroulera à Pékin en 2020, sera le moment majeur de cette séquence diplomatique, puisque c'est dans le cadre de cette COP qu'un nouveau cadre international devrait être adopté en faveur de la protection de la nature.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, il me paraît indispensable que notre réseau diplomatique soit encore plus fortement mis sous tension. Une présence renforcée d'agents du ministère de la transition écologique et solidaire dans les différentes ambassades pourrait, par exemple, permettre une meilleure diffusion de ces enjeux et dynamiser notre action diplomatique sur cette thématique.

Les questions touchant la biodiversité ne relèvent pas uniquement de problématiques environnementales, mais ont également des implications économiques, sécuritaires et plus globalement géopolitiques. Notre politique extérieure doit donc pleinement s'emparer de ces différents sujets.

Je tiens par exemple à souligner les effets extrêmement négatifs du trafic illégal d'espèces sauvages sur la biodiversité mondiale. Il s'agirait aujourd'hui du quatrième trafic le plus important au monde, ses bénéfices étant estimés, à l'échelle mondiale, entre 8 et 20 milliards de dollars par an environ. Ces flux illicites participent à la destruction de la nature et apportent en même temps des revenus colossaux à des groupes criminels ou terroristes. S'il existe aujourd'hui une vaste gamme de dispositifs régionaux ou internationaux permettant de lutter efficacement contre ce trafic, il est un secteur dans lequel une marge de progression me semble possible : c'est le transport maritime. En 2017, parmi les onze saisies majeures opérées en France s'agissant du trafic d'ivoire, cinq concernaient le vecteur maritime. Or, pour l'Organisation maritime internationale, il n'existe pas d'équivalent au protocole d'accord liant le secrétariat de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction – CITES – à l'Association internationale du transport aérien. Je suggère donc que la France œuvre à l'adoption d'un tel accord, afin de renforcer la lutte contre le braconnage et le commerce illégal d'espèces sauvages.

Notre diplomatie environnementale se met progressivement en ordre de bataille pour promouvoir l'émergence d'une gouvernance mondiale au profit de la préservation et de la reconquête de la biodiversité. Le présent budget lui donne les moyens d'agir. Il faudra maintenant faire preuve d'audace et de volontarisme politique pour entraîner dernière nous l'ensemble de la communauté internationale dans ce combat pour la protection de la nature et la survie de l'espèce humaine. (*M. Guillaume Garot et M. Philippe Michel-Kleisbauer applaudissent.*)

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

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, le programme 181 « Prévention des risques » est un programme ambitieux, doté pour l'année 2019 de 841 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 835 millions d'euros en crédits de paiement. Il finance majoritairement la prévention des risques, tant industriels que naturels, au travers de cinq actions. Les quatre premières sont la prévention des risques technologiques et des pollutions, le contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection, la prévention des risques naturels et hydrauliques, la prévention des risques liés aux anciens sites miniers. La cinquième action, qui représente 80 % des crédits du programme, porte sur la transition écologique à travers le financement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME –, dont la mission se décline essentiellement dans deux programmes : le programme « Chaleur renouvelable » et le programme « Économie circulaire et déchets ».

De l'analyse des crédits du programme 181 découlent deux constats : la sanctuarisation des crédits, dont il faut se féliciter dans un contexte contraint pour les finances publiques, et la réussite des actions sur le terrain, qu'il faut souligner.

C'est parce que la majorité actuelle a mis fin à cinq années de baisse continue des crédits du programme 181 que la prévention des risques et la transition écologique portées par les crédits de l'ADEME restent, depuis 2017, des priorités de l'action gouvernementale. C'est la raison pour laquelle je soutiens sans réserve les crédits du programme 181.

J'ai pu constater par des visites et par des audits, notamment de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques – INERIS – et de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail – ANSES – l'application du programme 181 sur le terrain. Dans le cadre d'un déplacement à Marseille, j'ai pu observer les actions des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL – en matière de prévention des risques et de dépollution des sites industriels « orphelins » situés dans le Parc national des Calanques.

J'ai pu apprécier le rôle essentiel des DREAL et de leurs unités départementales, que ce soit dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – PACA – ou dans le Jura. En liaison avec les préfetures, elles maintiennent un niveau de contrôle régulier, doublé d'un rôle d'accompagnement et de conseil. C'est ainsi qu'en PACA, la DREAL a permis de mettre fin au scandale du rejet des « boues rouges » dans le Parc national des Calanques.

M. Guillaume Garot. Grâce à qui ?

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Elle a également su conduire l'usine Alteo vers des solutions pour assainir les rejets en mer et pour traiter la question des « poussières rouges » qui s'échappent du site de stockage.

Lors d'un déplacement dans le Jura, j'ai également pu observer la prévention en matière de santé au travail dans l'entreprise Grace Produits de construction et la prévention

des risques liés à la collecte et au traitement des déchets industriels dangereux par l'entreprise CHIMIREC. J'ai noté les nombreuses questions que soulèvent les risques nouveaux qui sont encore mal définis par la science et par la législation, tels que les effets des nanoparticules ou des perturbateurs endocriniens.

Toutefois, le programme 181 apparaît clairement, eu égard aux objectifs affichés, comme un programme efficace au vu du peu d'accidents industriels recensés. L'absence d'accidents spectaculaires, voire meurtriers, ne doit cependant pas conduire à baisser la garde. Il faut développer en France une véritable culture du risque. Les leçons tirées des catastrophes ont permis l'élaboration des plans de prévention des risques technologiques – PPRT – qui, dix-huit ans après l'accident d'AZF, sont enfin en passe d'être définitivement concrétisés. Les plans de prévention des risques d'inondation – PPRI –, quant à eux, montrent leurs limites, au vu des inondations dramatiques de l'Aude.

L'éducation à la prévention des risques dès le plus jeune âge est une éducation à la responsabilité, qui doit permettre l'acceptabilité du risque. Elle doit être soutenue dès l'école.

Notre monde moderne nous expose sans cesse à de nouveaux aléas. Les manifestations du dérèglement climatique et du réchauffement se multiplient. S'y ajoutent ce qu'il est convenu d'appeler les « risques émergents », qui exigent de nouvelles études et des travaux transversaux dans des domaines peu connus, comme les effets « cocktail », la lutte contre la prolifération d'espèces envahissantes, telles que la pyrale du buis, et les effets des nanoparticules ou ceux de la 5G dans un monde qui sera de plus en plus connecté.

Je tiens aussi à insister sur la nécessité de préserver le financement des moyens humains pour la politique de prévention des risques sur le terrain, la recherche sur les risques émergents et l'accompagnement de la transition énergétique.

L'ADEME n'est pas sous-dotée : pour 2019, elle bénéficie d'une dotation pour charge de service public à hauteur de 591 millions d'euros en loi de finances initiale. Quant au fonds chaleur, M. François de Rugy, ministre d'État, a rappelé devant le Sénat, le 2 octobre dernier, l'engagement pris par le Gouvernement d'en augmenter le montant à hauteur de 300 millions d'euros, proposition à laquelle je souscris, ce fonds étant un acteur essentiel de la transition énergétique.

Pour conclure, je citerai le philosophe ingénieur Jean-Pierre Dupuy, qui écrit, dans son ouvrage *Pour un catastrophisme éclairé* : « Nous savons désormais que nous sommes embarqués, avec, à notre bord, une bombe à retardement. Il ne tient qu'à nous que son explosion, inscrite comme une fatalité peu probable, ne se produise pas. Nous sommes condamnés à la vigilance permanente. » C'est la volonté qu'exprime le programme 181. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Jennifer De Temmerman, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames et messieurs les rapporteurs, chers collègues, le Groupe d'experts intergouvernemental sur le climat – GIEC – a récemment rappelé à la fois l'urgence d'agir

et l'ampleur des enjeux et défis écologiques qui sont devant nous. Les citoyens se sont emparés de ce combat dans leur Marche pour le climat, nous engageant collectivement. En tant que rapporteure pour la transition écologique, je me félicite donc que les crédits gérés par le ministère de la transition écologique et solidaire soient globalement en augmentation, signe fort de notre engagement face à ces défis d'avenir.

Pour ce qui est de l'action 4 du programme 174, qui accompagne la fin de l'activité minière, les crédits connaissent une baisse structurelle liée à la démographie des bénéficiaires des prestations financées. La plupart de ces prestations sont servies par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs, dont je salue ici l'action exemplaire, en saluant aussi la parution de l'ouvrage qu'elle vient de consacrer à l'histoire des mines.

Les crédits du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » et ceux des trois autres actions du programme 174, dédiées à la mise en œuvre des politiques de l'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique, sont, en revanche, en augmentation de plusieurs millions d'euros. Notre gouvernement montre ainsi sa volonté de réussir la transition écologique et solidaire de la France.

Lors des auditions que j'ai menées comme lors de la présentation de mon rapport en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, la question de la lisibilité des documents budgétaires a été posée à plusieurs reprises. J'ai également été interrogée sur l'absence de compensation de la hausse de la fiscalité sur le carburant. Ces deux interpellations me semblent liées. En effet, directement ou indirectement, les recettes de la fiscalité verte sont massivement mobilisées au service de la transition. Les sommes engagées, par exemple, pour la rénovation thermique des bâtiments, pour la lutte contre la précarité énergétique ou pour le soutien aux producteurs d'énergies renouvelables se comptent en milliards : on est très loin d'une fiscalité punitive !

Néanmoins, une plus grande clarté de la maquette budgétaire rendrait plus visibles les logiques profondes de la transition écologique en cours et les contreparties des efforts consentis.

La France s'est engagée dès 2015 dans l'Agenda 2030 et une feuille de route pour atteindre les 17 objectifs de développement durable est actuellement en préparation, sous l'égide notamment du Commissariat général au développement durable. Dès lors qu'il ne fait aucun doute que nous devons maintenir le cap que la France s'est fixé, nous pourrions envisager de structurer le budget autour de ces objectifs, comme l'a déjà fait la Finlande.

La rédaction d'un rapport budgétaire pour avis est aussi l'occasion de se pencher plus particulièrement sur une problématique qui s'y rapporte. Cette année, j'ai choisi d'étudier l'apport de la recherche, de l'innovation et du numérique à la transition énergétique. Cela m'a permis de découvrir de nombreux projets très prometteurs, qui mobilisent d'importants financements provenant à la fois de l'État et d'acteurs privés. Les auditions que j'ai menées m'ont cependant permis d'identifier deux axes d'amélioration possibles.

Le premier consiste à renforcer le soutien à la sortie du laboratoire. En effet, malgré le haut niveau des financements, les dispositifs de consolidation des filières innovantes pourraient être améliorés en vue de mieux valoriser l'excellence de la recherche française.

Le deuxième axe consiste à renforcer la gouvernance. Les enjeux numériques sont pris en compte dans la politique énergétique et la recherche, mais une coordination plus forte des efforts permettrait d'aller plus loin, notamment en ce qui concerne les progrès de l'intelligence artificielle.

Enfin, vous me permettez d'appeler votre attention sur un problème inhérent aux Hauts-de-France, qui me sont chers. J'ai en effet été alertée sur la nécessité de procéder rapidement au remplacement de nombreux équipements dans ma région, en raison du tarissement du gisement de gaz de la mer du Nord. Ces changements, qui concernent les équipements de plus de quinze ans, risquent de mettre en difficulté une population particulièrement fragile. Je vous proposerai donc un amendement au titre des articles non rattachés, même si le ministère, que j'ai interpellé, travaille activement à trouver une solution plus adaptée pour résoudre ce problème urgent et éviter une rupture d'approvisionnement pour des centaines de foyers.

Pour conclure : j'émet un avis favorable sur ces crédits et je remercie Benjamin Quashie-Roubaud, administrateur de l'Assemblée nationale, et Hélène Clerc, mon assistante, pour leur aide dans la rédaction de ce rapport. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

Mme Mathilde Panot, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, chers collègues, Emmanuel Macron a affirmé, voilà quelques semaines, être de ceux qui aiment l'État. C'est une drôle de façon d'aimer que de détruire l'objet de sa passion ! Et pourtant, cette majorité présidentielle – comme les précédentes, d'ailleurs – ne cesse de priver la puissance publique de ses moyens d'action. Or, à l'ère du changement climatique et de l'extinction des espèces, l'État doit préserver avec une attention extrême ses outils de prévention, d'expertise et de contrôle.

Ce ne sont pas des incantations moralisantes et vides devant des banquiers – ce fameux sommet de la « finance verte » – qui permettront de changer nos modes de production et de consommation, mais une direction générale fixée par la puissance publique, sur des bases démocratiques, en direction des citoyens, des associations et des entreprises. Renouer avec le temps long, voilà ce qu'exige de nous l'ampleur des enjeux écologiques.

Je souhaite, à l'occasion de ce rapport budgétaire, lancer un cri d'alarme. L'État est en train de se priver des moyens de réaliser la transition écologique. La proclamation sans cesse étalée, ici ou là, d'un intérêt qu'aurait la majorité pour la question écologique n'est que de l'esbroufe. Des mots, toujours des mots ! Jamais de moyens, toujours moins de moyens ! Voilà à quoi se résume la politique budgétaire relative au ministère de l'écologie.

M. Jean François Mbaye, rapporteur pour avis. Incroyable !

Mme Mathilde Panot, *rapporteuse pour avis*. J'imagine que personne n'est surpris de cette logique, puisqu'elle ne concerne pas seulement cette politique : la destruction systématique de la puissance publique sert de projet politique au macronisme.

J'évoquerai toutefois les spécificités de cet aveuglement idéologique pour ce qui concerne le ministère de la transition écologique : de 2013 à 2019, 13 250 emplois ont été supprimés dans ce ministère et chez ses opérateurs ; pour 2019, ce seront encore 1 329 postes en moins, avec, en premier lieu, une perte de qualifications.

Tout le monde sait le haut niveau de qualification que suppose la réussite de la transition écologique. En effet, les services de l'État, en appui des collectivités territoriales ou pour l'État lui-même, doivent avoir la capacité d'expertiser tout projet qui pourrait avoir un impact environnemental – mais comment le faire avec toujours moins d'agents de terrain ? Que peuvent les agents des agences de l'eau pour contrôler le respect des normes d'émission par une usine, pour surveiller l'état des cours d'eau et rechercher l'origine des pollutions, ou pour vérifier que les dossiers de construction de ponts et de routes respectent la loi sur l'eau, ou que les stations d'épuration rejettent une eau propre, alors que, depuis 2010, un quart de leurs effectifs a été supprimé ? Pour la seule année 2017, 146 ingénieurs de très haut niveau ont quitté le ministère et 23 d'entre eux sont allés directement vers le secteur privé. Si les départs se poursuivent à ce rythme, le ministère devra faire face à une véritable hémorragie.

Quand viendra le temps d'expertiser des projets, que se passera-t-il ? C'est simple et consternant à la fois : l'État devra faire appel à des cabinets d'expertise privés, pour des coûts bien plus élevés et pour produire des résultats plus ambigus. C'est là le deuxième problème de cette fuite générale : quelle garantie d'indépendance restera-t-il pour ces résultats, suspects de reposer sur des intérêts privés ? Ce phénomène produira donc une aberration totale : l'État paiera beaucoup plus cher pour des résultats moins rigoureux.

Il s'agit là de la conséquence de politiques qui, de Sarkozy à Macron, en passant par Hollande, n'ont pas varié. Cette constance dans l'erreur relève à la fois de l'obstination et de la volonté partagée par ces gouvernants, obnubilés par différents intérêts privés, de saper la puissance publique. Depuis dix ans, le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux et la politique du gel de l'indice ont été la règle dans la fonction publique. Rendre l'État plus efficace en mettant ses services en pièces, telle est la philosophie générale qui s'applique au budget du ministère de la transition écologique.

Ce n'est pas tout : le deuxième point frappant est l'affaiblissement des opérateurs du ministère. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – CEREMA –, par exemple, a perdu 300 équivalents temps plein de 2015 à 2018. Or, c'est l'un des cœurs de l'expertise publique en matière d'environnement.

M. Alexis Corbière. Elle a raison !

Mme Mathilde Panot, *rapporteuse pour avis*. Quant à Météo France, alors que le changement climatique va nous frapper – et nous frappe déjà –, 650 postes y ont été supprimés en dix ans. C'est une politique irresponsable. Les récents événements dans l'Aude ont cependant montré qu'il était important de consolider les moyens de Météo France. Le porte-parole du ministère de l'intérieur parlait, à propos de ces

inondations, d'une « fragilité » de Météo France, mais cette fragilité est produite par des politiques publiques désastreuses. Trouve-t-on désormais moins absurde notre appel, bien des fois renouvelé, à un moratoire sur l'artificialisation des sols ?

En termes de politiques publiques, l'absence de cohérence entre les discours et les actes se paiera cher. Une politique écologiste qui se donne les moyens de ses ambitions est un horizon et une protection nécessaires pour la nation. Nous préconisons de doter l'État de moyens suffisants et d'investir massivement dans les énergies renouvelables pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans notre pays et sortir de cette folie qu'est le nucléaire. 750 000 logements à isoler par an, contre la précarité énergétique et le gaspillage d'énergie : voilà l'horizon créatif que nous mettons sur la table. Ce sont autant d'éléments fondamentaux auxquels ce budget n'apporte, de façon générale, aucune réponse.

Le temps des politiques à la petite semaine est terminé. Votre gouvernement appartient à une autre époque. Il a pour seul intérêt et pour seul horizon les intérêts de quelques-uns. Le ministre de la transition écologique avait reçu en 2018 la médaille d'argent pour le nombre de postes supprimés et la médaille d'or pour le nombre de postes supprimés chez ses opérateurs. Vous qui vous êtes autoproclamés champions de la Terre, vous n'êtes, finalement, que des petits comptables, fossoyeurs de la planète. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Yannick Haury, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » réunit les crédits des politiques du paysage, de l'eau et de la biodiversité. Le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie » comporte les crédits du CEREMA, de l'IGN – Institut national de l'information géographique et forestière – et de Météo France, ainsi que les crédits du Commissariat général au développement durable et ceux affectés au financement de mesures en faveur de l'économie sociale et solidaire.

Les crédits affectés à ces programmes permettent de financer des politiques publiques essentielles pour le développement durable. Les politiques du paysage, de l'eau et de la biodiversité sont en effet en première ligne face aux changements climatiques et à l'effondrement de la biodiversité. Ces politiques sont tournées vers l'opérationnel et ont un impact majeur sur de très nombreux acteurs territoriaux et sur nos concitoyens. J'ai souhaité, dans le rapport, outre l'examen des crédits et des articles rattachés, faire un point plus précis sur les atteintes à la biodiversité liées aux pollutions plastiques, sur l'artificialisation des sols et sur le développement des éco-quartiers.

Les hausses budgétaires prévues par le présent projet de loi de finances pour 2019 doivent être soulignées : ainsi, sur le programme 113, 10 millions d'euros supplémentaires en autorisations d'engagement et crédits de paiement seront affectés à la mise en œuvre du plan Biodiversité et 9,2 millions d'euros supplémentaires sont prévus en autorisations d'engagement au titre de l'organisation du prochain congrès mondial de l'Union internationale pour la conserva-

tion de la nature, qui se tiendra à Marseille en 2020. Au titre du programme 159, 5 millions d'euros de ressources nouvelles sont prévus pour financer l'acquisition d'un nouveau supercalculateur par Météo France en 2019 et 5 millions d'euros visent le déploiement de mesures en faveur de l'économie sociale et solidaire.

Mais la contrainte budgétaire demeure très forte, dans le cadre de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022. À cet égard, je souligne, comme en 2017, les inquiétudes qui sont partagées par de nombreux opérateurs, chacun dans leur domaine d'expertise, de ne pouvoir faire face à l'ensemble des missions qui leur sont confiées. À ce stade de nos travaux, l'article 75, abaissant les redevances cynégétiques qui constituent une ressource majeure de l'ONCFS – Office national de la chasse et de la faune sauvage –, ne prévoit pas de compensation au profit de cet opérateur, alors que la baisse est évaluée à 21 millions d'euros. L'AFB – Agence française pour la biodiversité – devra nécessairement bénéficier d'une hausse de ses moyens à court terme compte tenu de la grande variété des missions nouvelles lui ayant été confiées, qui n'étaient assurées par aucun des opérateurs intégrés en son sein lors de sa création en 2017. Par ailleurs, le projet de fusion entre l'AFB et l'ONCFS retiendra toute notre attention.

Météo France doit se lancer dans un investissement déterminant pour son avenir avec le remplacement de son supercalculateur. Or, malgré la mesure supplémentaire de 5 millions d'euros en 2019, l'opérateur a besoin de fonds supplémentaires à hauteur de 5 millions d'euros pour couvrir le coût réel de cet investissement. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé un amendement relevant les crédits du programme 159 de 5 millions d'euros.

Nous examinerons l'article 76 du projet de loi de finances, qui renforcera la lutte contre les pollutions diffuses en définissant mieux les produits concernés par la redevance pour pollutions diffuses et en faisant nettement progresser la taxation en fonction du niveau de dangerosité des produits. L'impact financier de la mesure est évalué à 50 millions d'euros pour 2019. Je présenterai un amendement, adopté par la commission du développement durable, tendant à étendre le champ de cette redevance aux engrais minéraux azotés, dont nous savons qu'ils ont des retombées environnementales majeures et très coûteuses pour la société dans son ensemble, à la fois sur la qualité de l'eau et sur la qualité de l'air. Le taux que j'ai proposé d'appliquer, dont l'incidence financière serait de 42 millions d'euros en 2019, serait ensuite doublé dans deux ans. Cette mesure doit être accompagnée par une meilleure rémunération des services environnementaux assurés par les exploitants agricoles, à travers les agences de l'eau en particulier. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai déposé un amendement tendant à relever le plafond de ressources des agences de l'eau, qui n'a pas été adopté en première partie du projet de loi de finances. Tels étaient, monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, les éléments que je souhaitais vous présenter. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODÈM.*)

M. le président. Nous en venons maintenant aux porte-parole des groupes.

La parole est à Mme Sophie Auconie, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

Mme Sophie Auconie. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames et messieurs les rapporteurs, chers collègues, nous nous en réjouissons, le budget de la transition

écologique et solidaire connaît une hausse de 1 milliard d'euros, pour atteindre 34 milliards d'euros, soit une augmentation d'un peu plus de 3 % du budget du ministère et de ses opérateurs.

Il y a un « mais » : la mission « Écologie, développement et mobilité durables » doit prendre en compte les problématiques majeures dont nous ne pouvons plus ignorer l'urgence : l'énergie et le climat, l'eau et la biodiversité, les risques et la santé, la mobilité et les transports. Le rapport alarmant du WWF – Fonds mondial pour la nature – publié la semaine dernière doit nous permettre de prendre la mesure de la tragédie que nous vivons et dont nous sommes les acteurs : la Terre a perdu 60 % de ses populations d'animaux sauvages depuis 1970. En cause, agriculture intensive, dégradation des sols, surpêche, braconnage, dérèglement climatique, pollution plastique – en un mot, il s'agit d'un phénomène anthropogénique : c'est l'homme. Dans ce cadre, les actions du plan Biodiversité sont transcrites dans le budget à hauteur de 10 millions d'euros, ce qui semble être une nécessité absolue au regard de la publication de ces nouvelles données. Nous soutenons évidemment cette mesure.

À ce jour, nous saluons quelques principes adoptés lors de la première partie du projet de loi de finances 2019. Plusieurs mesures notables ont été débattues, mais nous nous devons, dans le cadre de cette deuxième partie, d'aller plus loin. D'importantes échéances approchent : la programmation pluriannuelle de l'énergie, dite PPE, la mise en œuvre du plan Biodiversité et du onzième programme des agences de l'eau, la mise en place de la feuille de route pour l'économie circulaire, la COP24 au mois de décembre, puis le Congrès mondial de la nature, à Marseille, en 2020.

Alors, monsieur le ministre d'État, soyons à la hauteur de ces enjeux, mais soyons justes et cohérents. L'augmentation du budget de la mission trouve principalement sa justification dans la prime à la conversion ou encore le succès du chèque énergie. Mais cette hausse est à mettre en parallèle avec certaines mesures de la première partie du PLF. Par exemple, et non des moindres, entre la trajectoire carbone et cette suppression du taux réduit pour certains usages non routiers du gazole, les recettes de cette nouvelle fiscalité devraient rapporter 3,7 milliards d'euros au budget général de l'État, selon le rapport de Joël Giraud. Or, le compte d'affectation spéciale qui finance les actions liées à la transition énergétique n'est augmenté que de 80 millions d'euros.

M. Martial Saddier. Elle a raison !

Mme Sophie Auconie. Tout cela laisse à penser que la hausse de la fiscalité écologique n'est donc pas proportionnelle à celle des moyens mis en œuvre dans la mission « Écologie » en faveur de la transition énergétique : voilà ce que l'on entend dans nos territoires aujourd'hui.

Mme Marie-Noëlle Battistel, *rapporteuse pour avis.* C'est tout le problème !

Mme Sophie Auconie. N'y voyez là aucune polémique, monsieur le ministre d'État, ni aucune volonté de vous être désagréable : c'est une réalité. Aujourd'hui, les Français sont tout à fait prêts à vous accompagner dans une démarche vertueuse pour la transition énergétique, mais ils ne veulent pas qu'on les trompe, ils ne veulent pas qu'on les gruge.

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial.* On ne touche pas au grisbi !

M. François de Rugy, *ministre d'État.* Et la baisse de la taxe d'habitation ? On ne les gruge pas !

Mme Sophie Auconie. Nous vous proposons d'affecter massivement les recettes de la hausse de la fiscalité écologique à l'ensemble des dépenses en faveur de la transition énergétique et des alternatives au moteur thermique. C'est pour moi une question d'honnêteté vis-à-vis de nos concitoyens et des collectivités locales, qui sont de plus en plus contraintes par ces fiscalités. Entendons les cris et les grondements de nos territoires ! Nous faisons porter sur nos citoyens une transition qui confirme les fractures territoriales et les injustices sociales par une augmentation de la fiscalité verte au détriment des zones rurales et des couches les plus défavorisées. C'est cela, le sujet ! Non, certains ne peuvent pas se passer immédiatement de leur automobile et n'ont pas, à ce jour, d'alternative.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Eh oui, c'est la réalité du terrain !

Mme Sophie Auconie. Je souhaitais également vous parler des agences de l'eau, mais cela a été fait à plusieurs reprises et je n'ai plus beaucoup de temps. Autre sujet dont l'importance a été débattue en commission, donnant lieu à l'adoption d'un amendement qui, je l'espère, le sera à nouveau aujourd'hui : il s'agit du fonds chaleur, dont vous nous avez annoncé, monsieur le ministre d'État, une hausse de 40 %, à 400 millions d'euros. Reste à savoir si cette augmentation sera absorbée par le budget actuel de l'ADEME – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ou si des crédits supplémentaires seront prévus.

Je me réjouis que nous prenions conscience de l'importance de changer nos modes de production, nos modes de consommation et nos modes de vie. La création du groupe « Accélérons la transition écologique et solidaire ! », à l'initiative de Matthieu Orphelin, que je salue, en est un très beau symbole : c'est un enjeu transpartisan pour lequel nous devons unir nos forces, mobiliser nos compétences. Gouvernement, Parlement, citoyens : agissons ensemble et de concert. Le groupe UDI, Agir et indépendants sera attentif aux débats. Pour l'heure, nous avons décidé de nous abstenir dans l'attente des débats qui auront lieu tout à l'heure. *(Mme Marie-Noëlle Battistel applaudit.)*

M. Guillaume Garot. Bravo !

M. le président. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour le groupe La France insoumise.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mes chers collègues, le secteur du bâtiment résidentiel et tertiaire représentait, en 2016, 43 % de la consommation finale d'énergie en France et 19,5 % des émissions de gaz à effet de serre du pays. C'est l'un des gisements les plus importants d'économies d'énergie. Le respect des objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte nécessiterait d'investir annuellement 4 milliards d'euros dans la rénovation des passoires énergétiques. Le choix du Gouvernement se limite pour sa part, tous dispositifs d'aides confondus, à 1 milliard d'euros à peine, soit quatre fois moins.

Il fait pourtant aujourd'hui consensus que la rénovation des logements et des bâtiments tertiaires doit être une priorité nationale en matière d'énergie et de climat. C'est aussi une priorité sociale, avec 5,5 millions de ménages, soit environ 12 millions de nos concitoyens et concitoyennes, en situation de précarité énergétique. De plus, le potentiel d'emplois locaux et non délocalisables, qui en fait également une priorité économique, peut être chiffré à environ 300 000 emplois. Mais c'est aussi une priorité sanitaire, à l'heure où

un ménage sur cinq déclare souffrir du froid dans son logement. Je rappelle également qu'1 euro investi dans la rénovation thermique, c'est une économie de 40 centimes sur les soins à nos concitoyens.

Et pourtant, dans le PLF, les mots « lutte contre les passoires énergétiques » ne sont pas suivis d'actes. Plusieurs problèmes se posent, et les amendements que nous vous présenterons tout à l'heure auront pour but d'y répondre. En premier lieu, le CITE – crédit d'impôt pour la transition énergétique – a vu son montant divisé par deux et reste problématique sur la forme, le crédit d'impôt excluant de fait ceux qui n'ont pas les fonds de départ pour réaliser des travaux. Il faut le transformer en prime, comme le Gouvernement s'y était engagé, et introduire une modulation suivant les revenus des ménages.

Deuxième problème : 3,7 millions de ménages sont éligibles au chèque énergie. Le Gouvernement veut augmenter son montant de 150 euros à 200 euros, mais cela reste bien trop insuffisant. Selon le CLER-Réseau pour la transition énergétique, il faudrait l'augmenter de 200 à 600 euros par an, soit trois fois plus, et mettre en place la possibilité d'un audit gratuit. En outre, les plafonds pour accéder à ces chèques énergie sont extrêmement bas : ainsi, un foyer de deux personnes doit avoir des revenus inférieurs à 11 550 euros par an – soit moins de 962 euros par mois, ce qui est largement en dessous du seuil de pauvreté – pour y avoir droit.

De son côté, l'Agence nationale de l'habitat est visée par un plafonnement de ses subventions, conformément à l'article 29 de ce PLF. Le produit de la vente aux enchères des quotas de CO₂ qui lui est versé est réduit de 130 millions d'euros. Fixé à hauteur de 550 millions d'euros, ce montant sera plafonné à 420 millions d'euros. Il sera prétendument compensé par la hausse des taxes sur les logements vacants, mais le Gouvernement renonce au potentiel d'augmentation par la hausse de la trajectoire carbone.

Enfin, dans le même temps, vous faites le choix de supprimer l'APL – aide personnalisée au logement – accession, et donc l'allocation logement travaux, dans le seul but de faire des économies – une fois de plus, sur le dos des plus précaires. Pourtant, en 2019, la TICPE devrait rapporter au total 37,7 milliards d'euros. Seulement 19 % de cette somme sera directement consacré à la transition énergétique, contre 21 % en 2018 : allez comprendre la logique de cette trajectoire ! 17 milliards retourneront au budget général de l'État, pour financer potentiellement tout et n'importe quoi. Or la transition écologique, et plus particulièrement la transition énergétique, nécessite des investissements publics conséquents. Les besoins d'investissement annuels pour atteindre les objectifs climat se situent entre 45 et 75 milliards d'euros par an de 2016 à 2030. Actuellement, nous ne dépensons que 31 milliards d'euros, répartis à parts égales entre ménages, entreprises et acteurs publics. Le Gouvernement n'investit finalement que 10 milliards d'euros dans cette transition énergétique. Le compte n'y est pas ! Le besoin de financement public est de l'ordre de 10 à 20 milliards d'euros supplémentaires par an pour financer la seule transition énergétique : vous vous y refusez consciemment et obstinément ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe FI.)*

M. le président. La parole est à M. Gabriel Serville, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Gabriel Serville. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames et messieurs les rapporteurs, chers collègues, mardi dernier, nous nous sommes émus de

recevoir le document de politique transversale littéralement cinq minutes avant le début de la séance consacrée aux crédits de la mission « Outre-mer » alors que, comme notre collègue Aubert l'a souligné, c'est ce document, communément appelé DPT, qui nous permet de vérifier la transcription des engagements gouvernementaux, programme par programme, territoire par territoire : un document de plus de 500 pages que nous avons dû découvrir en moins de cinq minutes !

Une semaine plus tard, nous voilà réunis pour débattre des crédits de la mission « Écologie », une des plus importantes de cet exercice budgétaire, et rebelote : le jaune n'a été mis en ligne qu'en début d'après-midi ! Comment pouvons-nous accomplir sereinement notre mission de contrôle de l'action du Gouvernement dans ces conditions ? Avouez que cette attitude n'est pas de nature à renouer le lien de confiance entre la représentation nationale et le Gouvernement. L'exécutif aurait quelque chose à cacher qu'il ne s'y prendrait pas autrement. C'est bien simple, c'est mon sixième projet de loi de finances sur ces bancs et c'est la première fois que nous travaillons dans ces conditions. Je sais votre engagement, monsieur le ministre, et je ne vous mets pas en cause personnellement, mais je vous saurais gré de passer le mot à votre collègue de Bercy : c'est du respect de l'Assemblée nationale et de nos missions dont il est ici question, comme de l'obligation de transparence dans l'exercice de l'action publique.

En ce qui concerne les crédits de la mission, on ne peut que se réjouir de l'augmentation du budget alloué à la transition écologique et solidaire, d'autant que l'ensemble des grandes politiques de votre ministère bénéficieront de cette augmentation.

Cette remarque faite, il faut quand même se rendre à l'évidence : le compte n'y est pas. Les plans que vous proposez pour améliorer la transition énergétique n'utilisent en réalité que très partiellement le surplus attendu du renforcement de la fiscalité sur les produits pétroliers, ce qui va avoir comme conséquence prévisible de jeter des milliers de Français désabusés dans la rue. Pourtant, il y avait un vrai travail de pédagogie à faire auprès de Français qui sont résolument prêts pour cette transition plus que nécessaire.

Il faut dire qu'avec 55 milliards d'euros pour le quinquennat, il y a de quoi faire ! Il est dommage qu'à peine un quart des recettes issues de la TICPE – 37,7 milliards anticipés pour 2019 – servent à financer la conversion écologique : 7,2 milliards d'euros doivent abonder le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique », destiné notamment à aider les opérateurs publics de l'électricité à développer les énergies renouvelables, et 1,2 milliard iront à l'AFITF.

Nous recherchons toujours la cohérence entre l'augmentation de la fiscalité écologique et l'autorisation accordée à Total de forer au large des côtes de la Guyane française, territoire déjà gravement menacé par le gigantisme du projet d'exploitation de l'or du consortium « Montagne d'or ». Ce sont 1500 hectares de forêts primaires d'une valeur écologique inestimable et 2000 espèces végétales et animales qui sont menacés. 57 000 tonnes d'explosifs, 46 000 tonnes de cyanure et 195 millions de litres de fioul seront utilisés pour exploiter ce site.

Je voudrais rappeler que l'utilisation du cyanure comporte des risques majeurs, d'ailleurs mis en exergue par la Commission européenne en 2006 et par le Parlement européen en

2016 à l'appui de la demande de vigilance, voire d'interdiction de l'utilisation du cyanure sur les sites d'extraction minière à ciel ouvert adressée aux États membres.

Certains ont également dénoncé un mirage économique, sans parler de l'absence de considération pour l'avis des autorités amérindiennes de Guyane.

Vous conviendrez, monsieur le ministre, que ce n'est pas très reluisant, alors que vous prétendez prendre des mesures pour assurer la transition écologique, de donner ainsi le sentiment de laisser les choses aller à vau-l'eau sur un territoire français parce que les choix de vos prédécesseurs ont manqué de pertinence.

De nombreuses questions demeurent. C'est la raison pour laquelle le groupe GDR demande à voir pour croire. En l'état actuel, il est obligé de se prononcer contre le projet de budget que vous nous soumettez aujourd'hui. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe GDR.*)

M. le président. La parole est à M. François-Michel Lambert, pour le groupe Libertés et territoires.

M. François-Michel Lambert. Monsieur le président, mesdames et messieurs les rapporteurs, monsieur le ministre d'État, nous examinons aujourd'hui le projet de budget de la mission « Écologie ».

Nous avons déjà soulevé différentes questions en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, notamment sur les moyens alloués au budget après-mines, dont la forte diminution – moins 8 % – risque de remettre en cause l'intervention auprès de ces populations fragiles. Permettez-moi de tirer le signal d'alarme et de vous demander de prêter une attention bien plus grande à ces 100 000 personnes qui doivent être aussi prioritaires que les autres.

Nous avons aussi longuement débattu du rôle de l'État en matière de prévention des risques. Après des décennies de contrôle du respect des normes par les industriels et de décisions administratives visant à les contraindre à assurer la protection des personnes et de l'environnement, il s'agit de passer à une démarche de partenariat entre l'État et les industriels pour être soutenable économiquement, viable, pour avoir plus de moyens et des compétences nouvelles. Or l'affaiblissement des moyens de l'État dans les différents outils disponibles – établissements publics, services régionaux – ne permettra pas d'accompagner cette mutation de l'action de l'État et de ses services ainsi que celle de notre industrie, qui doit, tout en continuant à exister et à produire, se transformer en profondeur, dans une approche de coopération.

On connaît le risque économique et environnemental : la fermeture d'un site industriel français se traduit par une délocalisation de la production à l'étranger, très probablement dans des conditions sociales et environnementales totalement dégradées. Or nous n'avons qu'une planète : que la pollution soit ici ou ailleurs, elle aggrave la situation et l'avenir de l'humanité.

La France doit donc inventer, avec la force de son expertise, l'exigence de notre modèle, une nouvelle coopération entre le public et le privé dans le domaine industriel.

Je voudrais également parler d'un sujet qui embrase la France : celui de la fiscalité écologique. Comment avons-nous réussi à éveiller la défiance populaire envers une indispensable transition écologique, fondamentale pour notre pays, nos enfants, l'avenir de l'humanité ? C'est que les

symboles ont parfois une force qui dépasse la raison. Nous ne pouvons d'un côté donner l'impression que ceux qui ont déjà beaucoup auront encore plus – 4,5 milliards d'euros de suppression de l'ISF, défiscalisation de l'huile de palme, baisse des charges sur le transport aérien – (*Approbatons sur les bancs des groupes SOC et GDR.*) et, de l'autre, ignorer l'impact de l'augmentation du coût de l'énergie sur des millions de Français qui ne bénéficient pas comme nous, chers collègues, de moyens dédiés pour leur mobilité. Des millions de Français payent leur mobilité avec leurs propres moyens. Il y a une véritable révolution de classe à accomplir en la matière. Les ouvriers, les agents de maîtrise supportent le coût de leurs déplacements quotidiens ; ce n'est pas le cas des cadres ni des dirigeants. Il faut restaurer l'égalité devant la mobilité, et d'abord pour le travail et les études.

Oui, la hausse de la fiscalité environnementale est nécessaire, mais à la condition d'une juste répartition. Or, outre la disparition de l'ISF, je note celle de l'aide aux vélos électriques. L'aide à la rénovation thermique des fenêtres a également disparu, alors que c'est souvent la seule rénovation thermique accessible à certains propriétaires. Je ne parlerai pas de certains types de chauffage.

Nous souhaitons que le supplément de 3 milliards d'euros attendu de la fiscalité environnementale en 2019, auquel on peut ajouter près de 1 milliard d'euros attendus de la fin de la défiscalisation des carburants non routiers, soit consacré à des mesures d'accompagnement des classes moyennes, des ménages modestes, des artisans et des PME vers la transition écologique. Ainsi, le montant du chèque énergie doit être multiplié par deux. De nouveaux dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules doivent permettre une conversion plus rapide. D'ailleurs, où en est la voiture à deux litres ?

Il y a la question des infrastructures. Il y a une reprise en main de l'aménagement du territoire. Nous aurions aimé que le « en même temps » macronien s'applique à la transition écologique et énergétique, qu'une trajectoire fiscale volontariste réponde à l'urgence écologique. Surtout, nous aurions aimé un calendrier soutenu et validé des mesures d'accompagnement, voire de transformation anticipée. Nous savons que la France, dont le déficit commercial colossal est dû pour les deux tiers à la facture énergétique, doit changer ; mais ce changement doit se faire depuis les territoires.

En conclusion, je souhaite que la programmation pluriannuelle de l'énergie, PPE, n'échappe pas au débat démocratique, d'autant que le débat public n'a pas permis d'aller aussi loin que nous le souhaitions.

M. Guillaume Garot. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme Laurianne Rossi, pour le groupe La République en marche.

Mme Laurianne Rossi. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2019, j'indiquais, en tant que rapporteure pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, que ce second budget du quinquennat, à l'image du premier, sonnait la fin de la diète budgétaire pour l'environnement.

L'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », en hausse de 200 millions d'euros par rapport à 2018, et de ses comptes spéciaux, notamment le compte « Transition énergétique », en hausse de 1,3 %, témoignent de ce volontarisme politique inédit.

Support budgétaire du financement des dispositifs de soutien aux énergies renouvelables, le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » constitue l'un des leviers essentiels de la réussite de la politique ambitieuse conduite par la France en matière d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique, qui vise à accélérer la mise en œuvre de l'accord de Paris, avec en ligne de mire une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Cet objectif passe notamment par la mise en œuvre du plan climat présenté le 6 juillet 2017, la rénovation thermique, avec la prorogation du CITE, la lutte contre la précarité énergétique, avec l'augmentation du chèque énergie, le soutien aux énergies renouvelables ou encore la mise en œuvre du plan hydrogène.

L'augmentation des crédits de ce compte, actée lors du vote de la première partie du projet de loi de finances, est à saluer. Le passage d'un budget de 7,1 milliards à 7,246 milliards pour l'exercice budgétaire 2019 permettra d'accroître le soutien aux énergies renouvelables et de concrétiser la transition écologique et solidaire.

Ces crédits supplémentaires viendront ainsi soutenir les actions contribuant à la lutte contre le changement climatique et la réduction de la facture énergétique par la transformation de notre modèle énergétique.

Les actions financées contribueront également au développement de nouvelles technologies, à l'innovation et à la conquête de nouveaux marchés dans le domaine des énergies renouvelables et de la performance énergétique, secteurs dans lesquels la France a tous les atouts pour devenir un acteur économique de premier plan.

Ce soutien aux énergies vertes est également un signal fort en faveur d'une politique des mobilités multimodales, propre, innovante, solidaire, priorité qui aura toute sa place dans la future loi d'orientation des mobilités.

Les recettes du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » augmentent également de 17 millions d'euros, ce qui assure une continuité de moyens permettant le financement et la réalisation des travaux d'amélioration de la qualité de la distribution de l'électricité en zone rurale, dans les sites isolés et en outre-mer, qui sont essentiels à toute politique ambitieuse et cohérente d'aménagement du territoire.

Les crédits supplémentaires de ce programme financeront la nécessaire partie des travaux de reconstruction des réseaux électriques des îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy suite aux terribles dégâts causés par l'ouragan Irma, que nous avons tous en mémoire.

Ce volontarisme inédit et ces efforts budgétaires conséquents, que nous devons unanimement saluer, laissent toutefois quelques questions en suspens.

Tout d'abord, celle relative au soutien accordé à l'énergie électrique, qui bénéficie de la majeure partie du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » quand la part du gaz dans la consommation finale approche le tiers. Ces aides doivent être plus lisibles et ce soutien plus équilibré.

Je partage l'avis de ma collègue rapporteure pour avis Mme De Temmerman s'agissant du soutien aux producteurs de chaleur et aux filières faiblement décarbonées autres que l'électricité. Il est en effet crucial de renforcer le soutien à la

production de chaleur et de froid par l'intermédiaire du compte d'affectation spéciale, mais aussi dans le cadre des aides à l'investissement du fonds chaleur de l'ADEME.

À cet égard, l'annonce d'une augmentation des crédits du fonds chaleur de 100 millions d'euros doit être saluée, même si nous sommes nombreux sur ces bancs à espérer un doublement de ce fonds. Nous veillerons à ce que ces engagements se concrétisent dans le budget de l'ADEME dans le cadre de ce PLF.

Enfin, l'affectation des moyens supplémentaires aux différentes énergies renouvelables appelle plus de lisibilité. Comme je l'évoquais lors du débat relatif à la première partie du projet de loi de finances, nous ne doutons pas que la programmation pluriannuelle de l'énergie nous apportera rapidement des réponses précises quant aux choix stratégiques de notre pays en matière énergétique.

Pour conclure mon propos, je tiens à saluer à nouveau ce budget d'action et de courage en faveur d'un environnement plus sain, plus durable, qui renforce la lutte contre le réchauffement climatique, dans une totale fidélité aux engagements internationaux pris par la France et dans le respect de nos concitoyens et des générations futures.

À l'heure où d'aucuns, sur ces bancs, s'évertuent à freiner non sans démagogie la transition écologique et solidaire qu'il n'ont pas su mener lorsqu'ils étaient aux responsabilités, le Gouvernement peut compter sur le soutien du groupe La République en marche pour défendre ce projet et mener ensemble ce combat environnemental, fidèle aux principes de responsabilité, d'efficacité et de solidarité qui sont les nôtres et dans chaque territoire. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier, pour le groupe Les Républicains.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre d'État, madame la ministre chargée des transports, mesdames et messieurs les rapporteurs spéciaux et pour avis, mes chers collègues, nous prenons acte – plus particulièrement nous, les commissaires du développement durable – de la nouvelle hausse des crédits consacrés à l'environnement, alors qu'ils avaient diminué à plusieurs reprises sous les précédentes législatures.

Après une progression d'environ 900 millions d'euros en 2018, ils augmentent de près d'un milliard d'euros, portant le budget du ministère de l'écologie et de ses opérateurs à 34,2 milliards d'euros.

Nous constatons également que ces augmentations bénéficieront à l'ensemble des politiques environnementales, et nous saluons l'augmentation des crédits alloués au soutien et au développement des énergies renouvelables, à la prime à la conversion, au chèque énergie – qui passera de 150 à 200 euros par an – ainsi qu'à la hausse de la redevance pour les pollutions diffuses.

Pourtant, malgré cette hausse des crédits, qui ne peut que nous satisfaire, nous sommes, avec mes collègues du groupe Les Républicains, particulièrement inquiets des arbitrages réalisés par votre gouvernement, monsieur le ministre d'État, madame la ministre. Nous sommes en effet face à un choc fiscal sans précédent, qui touche l'ensemble de nos concitoyens, mais plus particulièrement ceux qui résident en zone rurale ou de montagne et ceux issus des couches défavorisées.

M. Fabrice Brun. En effet !

Mme Sophie Auconie. Il a raison !

M. Martial Saddier. 14 milliards d'euros, nous sommes sur une trajectoire de 14 milliards ! Voilà le montant qui sera prélevé sur nos concitoyens durant le quinquennat, uniquement avec la hausse des taxes sur le carburant ! Au total, ces dernières progresseront de plus de 2 milliards d'euros entre 2018 et 2019. Comment voulez-vous, madame la ministre, monsieur le ministre d'État, que les Français acceptent cette fiscalité verte alors qu'ils savent très bien que ces prélèvements ne seront malheureusement affectés qu'à hauteur d'un milliard d'euros environ à l'amélioration de l'environnement, des transports ou de leur qualité de vie, le reste tombant dans le budget général de l'État ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et SOC.*) Là est le fond du problème !

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

M. Martial Saddier. Autre point qui nous interpelle : quelles sont les pistes de financement de l'État pour abonder le budget de l'AFITF ? Tout comme le programme « Infrastructures et services de transport », dont les crédits augmentent très largement, le budget de l'AFITF augmente de 300 millions d'euros. Au total, madame la ministre, le Gouvernement devrait ainsi consacrer 13,4 milliards d'euros aux infrastructures entre 2018 et 2022.

Si cette annonce va dans le bon sens – il s'agit tout de même de 40 % de financement supplémentaire par rapport aux cinq dernières années, dont acte –, nous sommes loin, vous en conviendrez, mes chers collègues, des 14,6 milliards d'euros préconisés dans le rapport Duron.

Je plaide depuis dix ans dans cette maison pour qu'il en aille autrement : les zones PPA – plan de protection de l'atmosphère – ne sont toujours pas clairement affichées comme une priorité pour les investissements. Je prends l'exemple des plans de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, en Haute-Savoie – que vous connaissez bien, madame la ministre, monsieur le ministre d'État : SNCF Réseau nous annonce sans rire le démarrage des travaux en 2027 !

Alors que notre pays sera de plus en plus confronté à des phénomènes climatiques d'une ampleur exceptionnelle en raison du réchauffement climatique, il faut dès à présent réfléchir à la mise en place d'un véritable dispositif de financement de ces événements climatiques, le fonds Barnier n'étant désormais plus suffisant face à l'intensité de ces phénomènes.

La réalité, mes chers collègues, c'est que l'on procède par redéploiement. J'ai quant à moi pris mes responsabilités, monsieur le ministre d'État, en soutenant et en votant au conseil d'administration de l'agence de l'eau l'attribution, par l'État, de 20 millions au département de l'Aude. Cet argent, c'est celui de l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse. Nous devons donc réinventer un modèle pour financer les conséquences des grandes catastrophes climatiques que nous connaissons déjà.

Nous craignons également que le doublement de la part de consommation des énergies renouvelables dans le mix énergétique français à l'horizon 2030 ne provoque une explosion des coûts de l'énergie. Nous aurons un débat sur le sujet, comme nous en avons un aujourd'hui sur l'augmentation des prix du carburant.

Monsieur le ministre d'État, pourriez-vous également nous indiquer quel est le calendrier relatif à la discussion de la programmation pluriannuelle de l'énergie, la PPE ? Là aussi, nous souhaiterions disposer d'un calendrier un peu plus précis.

Enfin, je souhaiterais revenir sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur et pour lequel je me suis vivement battu durant toute cette année : le financement des agences de l'eau.

Vous le savez, mes chers collègues, la loi de finances pour 2018 avait durement frappé les agences de l'eau, jusqu'à les remettre en cause. Pas moins de 720 millions d'euros ont été prélevés sur leur budget pour financer l'Agence française de la biodiversité, l'AFB, et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, l'ONCFS. On s'est ainsi éloigné du principe pollueur-payeur, « l'eau paie l'eau ».

Cette ponction sans précédent a obligé les agences de l'eau à faire des choix. J'ai multiplié les interventions ; après deux réunions avec le Premier ministre, le 12 juillet dernier, puis un déplacement, nous avons obtenu un arbitrage favorable : maintien du budget des agences – je salue ma collègue Mme Auconie, avec qui nous avons mené ce combat –, baisse globale des budgets ramenée à 12 % au lieu de 26 % initialement, 2 milliards d'euros de prêts de la Caisse des dépôts indexés sur le taux du livret A. Je resterai bien évidemment vigilant, avec mes collègues Les Républicains, sur le maintien de ces budgets.

Une question demeure en suspens : qui financera la baisse du coût du permis de chasse ? Ce n'est toujours pas clair dans ce budget. Nous ne souhaitons absolument pas que l'on vienne à nouveau « taper » – si vous me permettez l'expression – dans le onzième programme des agences de l'eau !

Pour toutes ces raisons, mesdames, messieurs, monsieur le ministre d'État, madame la ministre, nous ne voterons pas ce budget : seuls 25 % des 4 milliards du choc fiscal sont affectés à la fiscalité écologique, le reste tombant dans le puits sans fond du déficit de l'État. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LR et UDI-Agir.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Bruno Millienne. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame la ministre, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, face à la dégradation avancée de l'environnement, des ressources planétaires, face au constat alarmant du rapport de WWF sur la disparition de 60 % des animaux sauvages en moins de cinquante ans, l'impératif écologique s'affirme avec de plus en plus de force.

Lors de la signature de l'accord de Paris, la France a décidé d'assumer son rôle de leader de la transition énergétique dans le concert des nations. Elle s'est astreinte à un devoir d'exemplarité pour conduire ses partenaires à la définition d'un cadre international dédié à la lutte contre le réchauffement climatique : je citerai notamment la fin de l'exploitation et de la production des hydrocarbures sur notre territoire, l'interdiction de produits plastiques à usage unique, l'arrêt de l'artificialisation nette des sols, ou encore la mobilisation de 150 millions d'euros pour rémunérer les agriculteurs afin qu'ils mettent en place des actions de protection de la biodiversité.

Il était indispensable que la France adopte enfin une fiscalité en accord avec ses prétentions. C'est le cas avec le budget que vous nous présentez, monsieur le ministre d'État, dont je salue la hausse d'un milliard d'euros. Pour la première fois, le budget du ministère de la transition écologique est en adéquation avec les objectifs que nous nous sommes fixés.

Alors, bien entendu, nous pourrions aller encore plus loin – c'est d'ailleurs mon intime conviction – mais je salue ces avancées incontestables.

Par exemple, je ne peux que me réjouir de l'affectation de 20 millions d'euros de crédits destinés aux actions dans le domaine de l'eau et de la biodiversité. En raison de la richesse exceptionnelle de sa biodiversité – grâce aux territoires ultramarins –, la France porte une responsabilité particulière sur ces questions.

Notre pays s'est d'ailleurs officiellement engagé dans cette voie lors de l'adoption de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages dont vous avez été rapporteure, chère Barbara Pompili, lors de la création de l'Agence française pour la biodiversité, puis, enfin, lors de l'adoption du plan Biodiversité du 4 juillet 2018.

La protection de la biodiversité me tient particulièrement à cœur, et c'est la raison pour laquelle je demanderai un rapport sur la suppression des aides publiques dommageables à la biodiversité, aides pour lesquelles un rapport a été remis au Gouvernement en 2012 – un engagement avait été pris quant à leur suppression d'ici à 2020. Certaines d'entre elles sont en effet minimales en termes de financement, mais leur réforme peut être primordiale pour la sauvegarde de la biodiversité lorsqu'elles agissent sur des espaces fragiles.

Une révision des aides publiques dommageables à la biodiversité permettrait, de surcroît, d'honorer nos engagements européens et internationaux en la matière. J'ai donc déposé un amendement en première partie du PLF, dont je salue l'adoption, qui supprime l'exonération de TICPE pour dix ans pour les livraisons de fioul lourd. Il ne s'agit ici toutefois que d'une seule aide fiscale : il convient de les recenser toutes et de supprimer les plus nuisibles à l'environnement.

Dans cet objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, je tiens à appeler votre attention, madame la ministre, monsieur le ministre d'État, sur l'importance du renforcement de l'incitation à l'incorporation des biocarburants. L'une des possibilités serait une augmentation du pourcentage dans l'essence, au regard de l'enjeu de décarbonation des transports et des capacités de production de bioéthanol excédentaires en France.

Sur la politique de l'énergie, même si nous accueillons positivement le passage de 4 à 5 millions d'euros de crédits en un an, notre attention se focalisera d'abord et avant tout sur la présentation de la programmation pluriannuelle de l'énergie, la PPE, dont nous attendons avec impatience les orientations.

La politique de l'énergie, c'est naturellement une politique en faveur de la transition énergétique. C'est donc aussi une politique qui nécessite de faire preuve de pédagogie et d'offrir à nos concitoyens une véritable vision prospective de notre future consommation énergétique à horizon 2030, 2040, 2050.

À ce titre, la future PPE devra présenter la nouvelle stratégie française pour l'énergie. Nous devons être particulièrement vigilants sur le développement de nouvelles

énergies – je pense notamment à l’hydrogène, qui peut être l’une des solutions pour l’électrification des transports, par exemple.

Il faut offrir à tous une modélisation raisonnable et compréhensible de ce que sera demain notre futur mix énergétique afin de susciter l’adhésion de nos concitoyens.

Ainsi, monsieur le ministre d’État, c’est là un budget positif, mais pour lequel nous savons qu’il faudra encore renforcer nos actions en faveur de l’instauration d’une fiscalité réellement verte et incitative, plus incitative que coercitive afin qu’elle soit acceptée et donc juste pour tous nos concitoyens, notamment les populations périurbaines et rurales.

Pour l’ensemble de ces raisons, le groupe MODEM et apparentés votera les crédits « Énergie » de la mission « Écologie ». (*Applaudissements sur les bancs des groupes MODEM et LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Guillaume Garot, pour le groupe Socialistes et apparentés.

M. Guillaume Garot. Monsieur le ministre d’État, madame la ministre, messieurs les rapporteurs spéciaux, mesdames et messieurs les rapporteurs pour avis, chers collègues, sommes-nous au rendez-vous des objectifs de la COP21 ? La réponse est non. En 2017, notre pays a émis plus de gaz à effet de serre qu’en 2016 et 2015.

Le budget présenté aujourd’hui permettra-t-il de faire face et de renverser la tendance ? La réponse est toujours non, hélas. Personne ici ne dira qu’il est facile de revenir sur des années d’un développement qui, dans notre pays comme ailleurs, a gaspillé nos ressources naturelles et compromis notre avenir. Nous le savons d’expérience : la transition écologique, pour le transport, pour l’énergie, pour l’agriculture, est exigeante et ardue.

Monsieur le ministre d’État, nous avons voté ensemble les mêmes lois, en 2015, sur la transition énergétique, et en 2016, sur la biodiversité.

M. François de Rugy, ministre d’État. Moi, je poursuis !

M. Guillaume Garot. Mme la ministre les connaît aussi de très près.

Nous le savons donc bien, très bien.

Aujourd’hui, nous sommes attendus sur l’action.

M. François de Rugy, ministre d’État. Et la cohérence !

M. Guillaume Garot. C’est là que le bât blesse. Agir, ce ne peut pas être uniquement taxer, surtout lorsque la taxation touche ceux qui n’ont pas le choix de leur moyen de transport.

Le Président de la République nous a dit ce matin dans un tweet qu’il faisait des « choix courageux » en augmentant les taxes sur le diesel et sur l’essence. Mais où est le courage, lorsqu’on frappe ceux qui n’ont pas d’autre choix que de prendre leur voiture, parce qu’ils n’ont pas de transports en commun, pas de TER, parce qu’ils n’ont pas les moyens de s’équiper d’un véhicule électrique, pas de bornes de recharge pour aller au travail ?

M. François de Rugy, ministre d’État. Ils n’ont pas de prise électrique chez eux ?

M. Guillaume Garot. Où est le courage lorsqu’on frappe tous ceux-là, après avoir été si généreux avec ceux qui vivent dans l’opulence et qui n’auront jamais de souci pour finir le mois ?

M. François de Rugy, ministre d’État. C’est du populisme...

M. Guillaume Garot. Et où est la cohérence, monsieur le ministre d’État, lorsque les mesures qui sont proposées dans le budget ne suffisent pas, hélas, à accélérer le pas pour réussir la transition environnementale ?

Soyons concrets. Que proposons-nous contre les passoires thermiques, ces logements et bâtiments qui sont de grands pourvoyeurs de gaz à effet de serre, puisqu’ils représentent 30 % des émissions totales ? À l’heure actuelle, nous rénovons 150 000 logements par an. Or il faudrait doubler le rythme pour espérer fermer ce robinet à gaz d’ici dix ans. Cela suppose d’encourager, d’impulser, d’inciter en rétablissant le crédit d’impôt pour la transition énergétique, le CITE, dans sa forme la plus simple pour les contribuables, en y réintégrant par exemple les fenêtres, pour que le dispositif soit réellement incitatif et vertueux, à la fois pour l’écologie et pour l’économie.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Parfaitement !

M. Guillaume Garot. C’est notre première proposition.

Deuxièmement, pour accompagner la transition écologique et énergétique en France, il faut mobiliser les territoires. Pour cela, il faut soutenir les initiatives locales – et ce n’est pas Mme la ministre qui me dira le contraire – à travers les territoires à énergie positive pour la croissance verte – TEPCV – qui, sur le terrain, ont fait la démonstration de leur efficacité.

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

M. François de Rugy, ministre d’État. Ils n’étaient pas financés ! Ils ont été signés sans être financés !

M. Guillaume Garot. Ces TEPCV sont une des clés de la réussite de la transition écologique : je l’ai constaté dans mon propre département. Alors, donnons-nous les moyens d’inventer la deuxième génération de ces TEPCV. C’est notre deuxième proposition.

Enfin, lutter contre le réchauffement climatique, c’est aussi protéger notre biodiversité et lutter contre l’artificialisation des sols. Votre gouvernement a présenté au mois de juillet un plan pour la biodiversité, qui se veut ambitieux. Nous reconnaissons que c’est un point d’appui, une feuille de route, mais le budget que vous nous présentez ne permettra pas, hélas, de répondre à l’ampleur du problème. C’est pourquoi nous vous proposerons des amendements pour limiter l’artificialisation des sols et favoriser l’activité agricole.

Pour conclure, monsieur le ministre d’État, je veux nous adresser une mise en garde collective : la transition écologique ne peut pas servir de paravent ou de prétexte à des mesures de simple rendement budgétaire. C’est le pire service à rendre à la cause que nous défendons tous ici. C’est pourtant ce que vous faites, monsieur le ministre d’État, si l’on en croit le document que vous nous avez fourni.

M. Fabrice Brun. Eh oui ! Les masques tombent !

M. Guillaume Garot. Dans l'évaluation préalable des articles du projet de loi de finances pour 2019, c'est-à-dire l'étude d'impact de ce budget, on constate que les mesures de fiscalité sur le carburant ne sont justifiées que par leur rendement comptable, jamais pour leur utilité environnementale.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'est parce que le budget est dans le rouge que la fiscalité est verte !

M. Guillaume Garot. Nous rentrons tous de nos circonscriptions et nous avons tous entendu le mécontentement, la grogne, voire la colère de nos concitoyens. La réponse, ce ne peut pas être l'obstination. La réponse, c'est de reprendre la trajectoire de la fiscalité écologique pour qu'elle soit plus juste...

M. le président. Merci de conclure, cher collègue.

M. Guillaume Garot. ...mais c'est aussi et surtout proposer de vraies alternatives, plus propres et moins polluantes, et se donner les moyens pour que la France soit au rendez-vous de l'excellence environnementale pour tous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

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

M. François de Rugy, ministre d'État. Je vous remercie de vos contributions mais, comme vous le savez, dans la nouvelle organisation du débat budgétaire, je ne peux pas répondre à chacune et à chacun d'entre vous. Je souhaiterais néanmoins dire un mot sur la question récurrente, que j'ai moi-même évoquée, de la fiscalité écologique et de son utilisation.

Monsieur Garot, vous ne pouvez pas nous appeler sans cesse à l'action et, lorsque nous agissons, nous dire que ce n'est pas le moment ou pas la bonne manière de faire. C'est le meilleur moyen de repousser toujours à plus tard les choix difficiles qui s'imposent en matière de fiscalité écologique, comme c'est le cas depuis des années.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Eh bien, faisons, faisons !

M. François de Rugy, ministre d'État. S'agissant des territoires à énergie positive pour la croissance verte, que vous avez évoqués, je veux rappeler que des contrats ont été signés jusque dans les semaines qui ont précédé les élections de 2017, mais qu'ils n'étaient pas financés. Et moi, dans mon budget, je finance l'ardoise qu'a laissée la ministre de l'écologie de l'époque. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Monsieur Saddier, je crois que nous partageons les mêmes objectifs, mais vous parlez d'un choc fiscal inacceptable, insupportable de 14 milliards d'euros...

M. Martial Saddier. J'ai parlé d'un choc sans précédent !

M. François de Rugy, ministre d'État. ...en oubliant de rappeler que, dans le même temps, des mesures de baisse de la fiscalité bénéficient aux entreprises et aux ménages, puisque la réforme de la taxe d'habitation, ce seront 11 milliards d'euros d'impôts en moins. Mais, dans la même intervention, tout en déplorant ce « choc fiscal », vous vous demandez comment nous allons financer les dégâts du dérèglement climatique.

Vous avez raison de poser cette question et je vous la renvoie, monsieur Saddier : comment allons-nous financer les investissements dans la transition écologique et réparer

les dégâts du dérèglement climatique, qui sont déjà palpables dans l'Aude, dans le Var et dans beaucoup d'autres départements, si nous n'avons pas de recettes ?

M. Martial Saddier et M. Fabrice Brun. Affectez les recettes !

M. François de Rugy, ministre d'État. Et, à ce propos, je voudrais m'adresser plus particulièrement aux députés qui se réclament de la gauche : mesdames et messieurs les députés de gauche, comment finance-t-on les investissements publics et les services publics si l'on n'a pas de recettes ?

M. Christophe Bouillon. En arrêtant de faire des cadeaux fiscaux !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. En rétablissant l'ISF !

M. François de Rugy, ministre d'État. Je veux bien qu'on soit allergique à l'impôt et qu'on appelle à manifester le 17 novembre, mais, dans ce cas-là, il ne faut pas être accro à la dépense publique ! On ne peut pas en même temps être allergique aux impôts et accro à la dépense publique !

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. On peut taxer le kérosène !

M. François de Rugy, ministre d'État. Il faut choisir ! Nous, nous assumons de présenter un budget qui comprend à la fois des dépenses et des recettes : nous assumons de dépenser 1 milliard de plus pour la transition énergétique, de taxer davantage la pollution et le carbone et de taxer moins le travail et les entreprises. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

Je vous rappelle que la durée des questions et des réponses est fixée à deux minutes.

La parole est à Mme Perrine Goulet, pour le groupe La République en marche.

Mme Perrine Goulet. Monsieur le ministre d'État, avec 1 milliard d'euros de crédits supplémentaires, le budget du ministère de la transition écologique et solidaire augmente de 3,1 % : c'est un signal positif, qui témoigne de notre volonté de relever le grand défi de la lutte contre le réchauffement climatique. Dans la continuité des accords de Paris sur le climat de 2015 et du vote de la loi sur la transition énergétique qui a suivi, définissant une trajectoire de la fiscalité écologique, et notamment de la taxe carbone, nous constatons aujourd'hui une montée en puissance de cette dernière.

Or, force est de constater qu'une polémique grandit sur les taxations écologiques, leur augmentation et les conséquences qu'elles auraient sur le pouvoir d'achat des Français. La fiscalité verte est large et n'offre que peu de visibilité : nous avons douze taxes sur l'énergie, dix-huit taxes sur le transport, sept taxes sur la pollution et quatre taxes hors Eurostat, si je n'en ai pas oublié. Quelle est leur utilité ? Quel est leur retour effectif au bénéfice de l'écologie ?

La taxe carbone, qui a été introduite en 2014 et qui était relativement indolore au moment de sa mise en œuvre, monte rapidement en puissance. Or s'ajoutent aujourd'hui à cela la remontée des cours du pétrole et du gaz et les effets d'un euro plus fort. Résultat, la facture énergétique des ménages s'alourdit et s'invite depuis quelques semaines dans le débat sur le pouvoir d'achat des Français.

Dans un rapport du comité pour l'économie verte, notre collègue Bénédicte Peyrol a pointé la question de l'acceptabilité sociale des hausses d'impôts sur les carburants et milité pour une meilleure communication, vis-à-vis des contribuables et des collectivités locales, sur les enjeux et l'utilisation des recettes des taxes environnementales. Je la rejoins sur ce point, car je suis persuadée que pour qu'il y ait consentement à l'impôt, il est nécessaire que les contribuables sachent à quoi sert cet impôt. Nous nous devons donc de faire de la pédagogie et d'expliquer.

Monsieur le ministre d'État, à combien s'élève l'ensemble de ces taxes ? Quelle somme est reversée à la transition énergétique ? Comment ces recettes fiscales serviront-elles à financer cette transition énergétique, et à quelle hauteur ? Vous présenterez prochainement la programmation pluriannuelle de l'énergie : pouvez-vous nous en dire plus et rassurer les Français ?

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

M. François de Rugy, ministre d'État. Je vous remercie, madame la députée, pour cette question qui me donne l'occasion de détailler, en toute honnêteté et en toute objectivité, les mesures en faveur de la transition écologique, notamment pour les ménages.

M. Guillaume Garot a dit tout à l'heure que seuls 150 000 logements étaient rénovés chaque année. Je ne sais pas d'où sort ce chiffre, et je serais curieux de le savoir. Ce que je sais, c'est qu'il y a eu 1 million de bénéficiaires du crédit d'impôt pour la transition écologique en 2018. C'est 1,8 milliard d'euros qui aura été versé aux ménages en 2018 pour financer des travaux d'isolation : voici des mesures concrètes, qui bénéficient à 1 million de Français.

Par ailleurs, la prime à la conversion pour acheter une voiture qui pollue moins, qui consomme moins, et donc qui coûte moins à l'usage, a concerné 250 000 bénéficiaires cette année, pour un montant de 380 millions d'euros.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas le débat !

M. François de Rugy, ministre d'État. Et nous allons reconduire cette mesure l'année prochaine. Nous aurions pu être tentés de donner un coup de frein, puisque la mesure a bien marché et que nous nous étions fixé pour objectif 500 000 véhicules d'ici la fin du mandat. Mais nous irons jusqu'à 1 million de véhicules s'il le faut, et nous voterons un budget en conséquence.

J'en viens au chèque énergie. M. Julien Aubert nous a dit tout à l'heure qu'il était totalement anti-écologique. Je peux l'entendre même si, en réalité, ce sont les anciens tarifs sociaux de l'électricité et du gaz qui ont été élargis à tous les modes de chauffage, y compris le fioul, justement parce que nous considérons que c'est une mesure qui permet de passer le cap de l'augmentation des prix du pétrole et du fioul pour les ménages concernés. Cette année, cette mesure représentait 560 millions d'euros, et nous passerons à 720 millions l'année prochaine, parce que l'augmentation du chèque énergie de 50 euros a un coût. Nous allons même travailler avec le ministre de l'action et des comptes publics pour que celles et ceux qui n'y ont pas recours alors qu'ils y auraient droit, puissent le faire.

Enfin, le budget de l'Agence de l'environnement et de l'énergie – ADEME – va augmenter pour financer le fonds chaleur et le budget de l'Agence nationale de

l'habitat va augmenter de 800 millions d'euros pour financer l'amélioration du logement des plus modestes. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Bruno Millienne. Le financement de la transition énergétique représente un défi important, dans un contexte marqué par des marges de manœuvre budgétaires limitées. Le projet de loi de finances pour 2019 prévoit toutefois, pour la deuxième année consécutive, une hausse conséquente du budget du ministère de la transition écologique. Nous ne pouvons que saluer cette augmentation des crédits, qui viendra notamment financer l'élaboration de la programmation pluriannuelle de l'énergie.

La réflexion sur la PPE vise en particulier à définir la trajectoire du développement des énergies renouvelables en France et interroge, à ce titre, la part du nucléaire dans le mix électrique français. C'est pourquoi la réforme de la PPE marquera probablement une troisième révolution énergétique, après les énergies fossiles et le nucléaire.

Toutefois, bien que les objectifs soient clairement identifiés, le cadre actuel de leur application peut apparaître encore un peu flou. Par exemple, des dispositions relatives à l'éolien ont été votées dans la loi pour un État au service d'une société de confiance – ESSOC – et des dispositions relatives à la méthanisation dans la loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agro-alimentaire et une alimentation saine et durable – EGALIM. Ces mesures vont dans le sens de la transition énergétique, mais leur lisibilité peut paraître assez floue.

Allez-vous, monsieur le ministre d'État, proposer une grande loi sur l'énergie, pour que ces objectifs soient forts et bien visibles ? J'aimerais également vous interroger sur la fiscalité énergétique, qui sera l'un des sujets majeurs de la nouvelle stratégie française pour l'énergie. En effet, la TICPE, qui taxe les carburants, a un rendement budgétaire bien supérieur à l'électricité. Monsieur le ministre d'État, comment allez-vous anticiper la future concurrence sur les prix ? Faudra-t-il taxer davantage l'électricité, qui est moins taxée aujourd'hui que le carburant ?

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

M. François de Rugy, ministre d'État. Monsieur le député, vous avez raison de dire que la production d'électricité grâce au développement des énergies renouvelables est l'un des piliers de notre politique. Nous vous donnerons des éléments plus précis lors de la présentation de la programmation pluriannuelle de l'énergie. Celle-ci se fait actuellement pas décret, et non par la loi – et croyez bien, monsieur Aubert, puisque vous m'avez interpellé sur ce point tout à l'heure, que je n'aurais rien contre le fait qu'il y ait une loi de programmation sur l'énergie. Mais il se trouve que la procédure actuelle prévoit un décret d'application de la loi de transition énergétique.

Concernant les énergies renouvelables, là encore, il faut être concret. Plusieurs députés de différentes tendances politiques ont déclaré qu'il fallait accélérer et renforcer le développement des énergies renouvelables en France, ce dont je me félicite. Quelqu'un, cependant, s'est alarmé du coût que cela représenterait – il me semble en effet avoir entendu M. Saddier parler d'une explosion du budget.

M. Martial Saddier. Je parlais du coût de l'énergie !

M. François de Rugy, ministre d'État. Il faut savoir ce que l'on veut.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Ou ce que l'on peut !

M. François de Rugy, ministre d'État. En l'espèce, aujourd'hui, le coût s'élève à 5,5 milliards d'euros. Mais c'est la somme de 7,3 milliards que vous verrez figurer dans le budget : pendant des années, nous avons cumulé des dettes vis-à-vis d'EDF ; ce qui aurait dû être payé dans le cadre du soutien public aux énergies renouvelables ne l'était pas. Voilà un nouvel exemple d'engagements pris dans le passé sans être financés. C'est facile de multiplier les promesses, quand on ne les finance pas !

De notre côté, nous préférons lancer des opérations vérité. De fait, nous avons prévu 1,8 milliard en plus, qui ne permettront pas de financer des énergies renouvelables en 2018 ou 2019 mais qui serviront à solder des héritages non payés. Nous le faisons parce que c'est nécessaire. C'est une opération vérité.

Pour l'avenir, nous souhaitons que les énergies renouvelables se développent sans coût pour le budget de l'État, monsieur Saddier. Les coûts de production de l'éolien et du solaire, aujourd'hui, sont quasiment équivalents au prix de marché, voire inférieurs, selon les périodes. Demain, si le prix de marché de l'électricité est au même niveau qu'aujourd'hui, le coût du développement de l'éolien et du solaire sera nul pour la collectivité – je ne parle pas de la biomasse ni du biogaz. Notre objectif est celui-ci : des énergies renouvelables compétitives économiquement pour que leur développement ne représente pas un coût budgétaire.

M. Martial Saddier. Et le coût pour le consommateur ?

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour le groupe Socialistes et apparentés.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Monsieur le ministre d'État, il serait impensable d'évoquer ensemble le budget de l'énergie et de la transition énergétique, sans lier nos décisions au quotidien des Français. Or, celui-ci est particulièrement marqué ces derniers jours, par la hausse des prix des carburants.

Chacun ici s'accordera sur les objectifs : améliorer notre bilan carbone et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Chacun s'accordera sans doute aussi pour définir les efforts à consentir par tous pour changer notre modèle et permettre la transition énergétique. Au-delà des objectifs et des bonnes intentions, le débat politique doit se concentrer davantage sur la méthode et les moyens pour les atteindre.

Ainsi, le Gouvernement a fait le choix de taxer et de culpabiliser les automobilistes. Ils seront ainsi, pensez-vous, contraints de changer leurs modes de déplacement ou d'investir dans des véhicules propres.

Le raisonnement pourrait se tenir s'il suffisait de le vouloir pour le pouvoir. Or, vous ne tenez pas compte de la réalité financière des ménages modestes ou des petites entreprises qui ne peuvent se permettre de changer de véhicule et qui n'ont pas accès aux transports en commun qui mériteraient, du reste, d'être développés.

M. Fabrice Brun. Eh oui !

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Vous assurez vouloir sortir des énergies fossiles, mais vous autorisez des explorations dans les eaux territoriales de la Guyane. Vous parlez de la transition énergétique, mais vous ne consacrez à cet objectif politique qu'une modeste part des 3,7 milliards que la hausse du prix des carburants rapportera à l'État, le reste étant reversé au budget général.

Le compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » progresse seulement de 1,3 %, en dessous de l'inflation.

Vous prétendez qu'il faut accompagner la transition, mais vous maintenez des montants beaucoup trop bas de prime à la conversion, vous refusez de réduire la TVA sur les véhicules propres, vous refusez que le chèque énergie soit utilisé pour le carburant, vous excluez les portes, fenêtres et volets isolants du crédit d'impôt pour la transition énergétique, vous entrez les territoires à énergie positive pour la croissance verte.

Vous parlez des énergies renouvelables, mais vous vous apprêtez à mettre en concurrence nos barrages hydroélectriques. Cela fait beaucoup trop de mauvais signaux.

Monsieur le ministre, je vous poserai une seule question, celle de la redistribution des moyens. Ne croyez-vous pas qu'il faille affecter la totalité de ces nouvelles recettes à la transition, qui sera alors positive et non punitive ?

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

M. François de Rugy, ministre d'État. Madame la députée, vous dites que chacun s'accorde sur les objectifs. J'en serais très heureux, mais je n'en suis même pas certain.

Vous vous demandez encore ce que nous faisons, au-delà des bonnes intentions. J'ai bien envie de vous renvoyer la question, car votre intervention est une suite de critiques. Si je comprends bien le message que vous délivrez aux Français, il est simple : « Ne changez rien ! ». Il faudrait lutter contre le changement climatique, sans rien changer !

M. Julien Aubert. Sauf le Gouvernement !

Mme Marie-Noëlle Battistel. Je n'ai pas dit cela !

M. François de Rugy, ministre d'État. Il ne faudrait rien changer dans le domaine des transports, des voitures, du chauffage. Heureusement, les Français ont bien compris, eux, qu'il fallait changer et ils ont déjà commencé. Ce sont 1 million de Français qui, cette année, ont engagé des travaux pour rénover leur logement, et plus de 250 000 personnes qui ont décidé de changer de voiture.

Vous parlez des ménages modestes, mais vous oubliez que nous avons justement ciblé la prime à la conversion sur les ménages modestes : 2 000 euros seront accordés aux ménages modestes, 70 % des bénéficiaires de cette mesure sont des ménages modestes, non imposables (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM*), 95 % habitent en dehors de l'Île-de-France, en province, à la campagne. Que faisons-nous, madame Battistel ?

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Prime à la casse pour le Gouvernement !

M. François de Rugy, ministre d'État. Je ne sais pas si tout le monde a entendu la proposition de M. Aubert : « prime à la casse pour le Gouvernement » ! Mettons le Gouvernement à la casse et félicitons M. Aubert pour sa proposition constructive ! Il était important que tous les députés et les Français

l'entendent : c'est ainsi que nous lutterons concrètement et efficacement contre le dérèglement climatique. Bravo ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme Battistel propose enfin de ne rien changer aux concessions hydroélectriques.

Votre leitmotiv est le même depuis des années, je peux en témoigner : ne rien changer, ne pas profiter des moyens qui pourraient réduire le coût de production des énergies renouvelables, qu'il s'agisse de l'hydroélectricité ou d'une autre énergie. Chacun jugera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

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

La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, le budget que je vous présente traduit la transition structurelle que le Gouvernement souhaite engager dans le domaine des transports. Il s'agit, bien sûr, de la transition énergétique, mais il s'agit également d'une transition profonde en termes de méthode, le passage d'un État bâtisseur, qu'il ne faut pas renier, à un État « organisateur », dont l'objectif majeur est de favoriser l'émergence de solutions de mobilités dans tous les territoires.

Conformément au cap donné par le Président de la République dès juillet 2017, nous offrons à nos concitoyens, sur l'ensemble du territoire, des solutions de déplacement à la hauteur de leurs attentes en inventant les mobilités du XXI^e siècle, plus partagées, plus propres et plus durables.

L'adoption du « nouveau pacte ferroviaire » en juin dernier, en est le premier exemple, avec un objectif central : renforcer l'offre et présenter un meilleur service au bénéfice des usagers.

L'année 2019 marquera la poursuite de cette ambition grâce au projet de loi d'orientation des mobilités, que je présenterai prochainement en conseil des ministres.

Avec ce projet, je porte l'ambition de moderniser le « droit au transport » – le droit à la mobilité, devrais-je dire –, en donnant les outils aux acteurs locaux pour tirer le meilleur parti des nouvelles mobilités et des innovations, pour diffuser de nouvelles solutions de mobilité sur l'ensemble du territoire, pour répondre aux nouveaux besoins de nos concitoyens ainsi qu'à l'urgence environnementale et climatique.

Enfin, vous le savez, ce projet de loi a pour ambition de fixer une programmation soutenable de nos infrastructures de transport, qui repose sur quatre principes fondamentaux : mettre fin aux promesses non financées, s'engager sur des choix clairs, s'engager sur ce qu'on sait financer, de façon démocratique puisqu'il vous appartiendra d'en débattre.

Disposer d'une programmation soutenable de nos investissements suppose de réfléchir à de nouvelles ressources. Nous aurons l'occasion d'en parler.

J'en viens à la présentation des priorités du Gouvernement inscrites dans le projet de loi de finances pour 2019, qui traduisent les objectifs que je viens d'évoquer.

Plus de 8 milliards d'euros seront ainsi investis par l'État dans les transports, au travers des différents programmes budgétaires ou des moyens affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Des améliorations seront apportées dans plusieurs directions. Le programme « Infrastructure et services de transport » sera augmenté de 2,3 % par rapport à 2018. L'AFITF bénéficiera de près de 230 millions d'euros de recettes supplémentaires, soit 10 % en plus. Des ressources complémentaires seront apportées à la Société du Grand Paris. Des amendements seront proposés à cet effet.

En termes d'investissement, la première des priorités est d'entretenir et de moderniser les réseaux existants – le drame de Gênes, le 14 août dernier, nous en a rappelé l'importance.

Aussi, le montant consacré à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national, qui s'est élevé, en moyenne, à 670 millions d'euros au cours de la dernière décennie, a été porté à 800 millions dès 2018 et l'effort se poursuivra dans les prochaines années puisque, dès 2019, nous prévoyons d'augmenter de près de 50 millions d'euros les moyens destinés aux routes et au fluvial. Mais nos priorités en matière d'investissement ne s'arrêtent pas à la route et au fer : la dotation pour le dragage des grands ports maritimes sera augmentée en 2019 de 29 millions d'euros.

Ce montant permettra enfin de couvrir en quasi-totalité les charges de dragage des ports français et d'améliorer notre compétitivité vis-à-vis des ports européens.

Enfin, 2019 verra respectés les engagements que nous avons pris pour renouveler les rames des trains d'équilibre du territoire, au bénéfice direct de leurs usagers quotidiens, en portant l'effort en faveur de ce programme à 450 millions d'euros.

Nos engagements au profit des mobilités actives se traduiront, dès cette année, par le lancement des premiers appels à projet du plan vélo que j'ai présentés fin septembre avec le Premier ministre et François de Rugy.

Il est également essentiel d'engager la trajectoire de verdissement pour chaque mode. Sur la base des propositions issues des Assises, je sais que plusieurs amendements ont été déposés et je m'en réjouis.

La hausse des cours du pétrole de ces derniers mois rend plus que jamais nécessaires les mesures d'accompagnement vers des motorisations propres, pour aider nos concitoyens à sortir de la dépendance au pétrole.

Rappelons que le budget prévoit, pour les véhicules légers, une enveloppe consacrée au bonus et à la prime à la conversion en hausse de plus de 63 %, la prolongation du suramortissement pour les poids lourds jusqu'en 2021 et son renforcement, une entrée dans le dispositif de la transition énergétique pour le transport maritime.

La lutte contre le réchauffement climatique ne passe pas uniquement par la transformation des pratiques de mobilités des personnes.

Le fret a toute sa place dans cette stratégie. Je pense tout particulièrement au transport combiné, notamment au développement des autoroutes ferroviaires. Je me rendrai d'ailleurs à Calais, demain, pour inaugurer une nouvelle liaison avec Turin. C'est pourquoi nous avons décidé de donner de la visibilité à tous les acteurs en maintenant, pendant tout le quinquennat, une aide au transport combiné de 27 millions d'euros par an.

Ce budget traduit également la politique maritime ambitieuse décidée lors du comité interministériel de la mer, en novembre dernier.

Le programme « Affaires maritimes » vise ainsi l'accompagnement des filières économiques au service de l'attractivité de notre pays et la protection de l'environnement marin. Doté de 157 millions d'euros, il permettra de poursuivre le plan de modernisation articulé autour de deux axes : l'amélioration de nos équipements, la dématérialisation et le développement de portails, pour les marins et pour les armateurs.

Les objectifs sont clairs : fournir un meilleur service aux usagers et faciliter le travail de nos agents.

Par ailleurs, les Assises de l'aérien, conduites depuis le printemps, arrivent bientôt à leur terme. D'ores et déjà, les moyens de développement des liaisons aériennes d'aménagement du territoire seront augmentés de 15 millions d'euros. Ces liaisons peuvent être une alternative rapide et efficace à de grandes infrastructures, beaucoup plus coûteuses et longues à réaliser.

Alors que la croissance du nombre de passagers est supérieure à 4,6 %, il devient impératif d'activer tous les leviers pour augmenter la capacité du ciel français, tout en continuant à veiller à la sécurité et à la sûreté du transport aérien ainsi qu'à son impact sur l'environnement. Aussi, les investissements seront portés à près de 300 millions d'euros, en augmentation de 45 millions, pour dynamiser en particulier les grands projets de la navigation aérienne, Foreflight et Datalink notamment.

L'année 2019 marque la confirmation de notre stratégie de transformation de la politique des mobilités. Ce budget traduit avec cohérence l'ambition que nous porterons dans le projet de loi d'orientation des mobilités : celle d'une politique qui apporte des solutions au quotidien à tous nos concitoyens et dans tous les territoires, d'une politique qui contribue à la lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air, d'une politique de choix sincères et financés, c'est-à-dire d'un État crédible envers nos concitoyens et les territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Hier, les 123 skippers de la onzième Route du Rhum se sont élancés en prenant le large en direction de la Guadeloupe. Suivis par des milliers de badauds, ainsi que par de nombreux téléspectateurs...

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Deux millions !

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. ..., les coureurs ont également été observés d'un œil attentif par les équipes du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage – le CROSS Corsen –, lesquelles étaient chargées, avec l'appui des bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer – SNSM – d'assurer la sécurité des navigants.

Cette actualité nous rappelle que l'administration maritime, qui est l'une des plus anciennes de France, puisqu'elle a été créée au XVII^e siècle par Colbert, œuvre d'abord pour permettre à la France de capitaliser sur son statut de grande nation maritime.

Elle l'a fait en occurrence en assurant le bon déroulement de cette course, mais, plus globalement, elle œuvre dans ce sens au moyen d'actions destinées à renforcer le poids de l'économie bleue, qui, à ce jour, représente, au niveau national, environ 1,7 % de la population active.

Au sein de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », ce sont les crédits du programme 205 « Affaires maritimes » et de l'action 43 « Ports » du programme 203 « Services et infrastructures de transport », qui concourent à atteindre cet objectif.

Ces crédits ont par exemple pour objet de compenser auprès des organismes sociaux les exonérations de charges patronales consenties aux armateurs, de former les gens de mer, dont les futurs officiers de la marine marchande au sein de l'École nationale supérieure maritime, de subventionner les grands ports pour soutenir leur compétitivité face à la concurrence européenne, de sécuriser les routes et les accès portuaires grâce au balisage maritime, mais aussi d'organiser et de coordonner la recherche et les opérations de sauvetage en mer. C'est justement le rôle des CROSS, qui travaillent main dans la main avec la SNSM.

Ces crédits permettent également de s'assurer que les navires battant pavillon français et ceux battant pavillon étranger qui transitent par ces ports respectent bien les normes de sécurité, mais également celles en vigueur en matière sociale ou environnementale.

Pour atteindre tous ces objectifs, 257 millions d'euros seront, en 2019, consacrés aux affaires maritimes ainsi qu'aux ports.

À défaut d'être parfait, ce budget est très satisfaisant, avec une hausse globale de 28 millions d'euros par rapport à 2018, soit une augmentation de 12 %.

Côté ports, comme en loi de finances pour 2018, les crédits sont en forte augmentation, de 40,7 %, comme vous l'avez souligné, madame la ministre : ils atteignent donc cette année un montant qui permet enfin à l'État de compenser l'intégralité des dépenses de dragage engagées par les grands ports maritimes.

Il s'agit, pour ces derniers, d'une opération coûteuse, et dont la compensation par l'État n'était jusque-là que partielle, en dépit de l'obligation fixée par le code des transports.

Cette compensation intégrale leur permettra de dégager des marges d'action et d'améliorer leur compétitivité et, éventuellement, d'offrir aux navires des services supplémentaires.

Autre bonne nouvelle pour 2019 : la stabilisation à 6,2 millions d'euros du montant de la subvention prévue pour la SNSM, qui avait été rehaussé de 2 millions d'euros lors de l'examen en nouvelle lecture du projet de loi de finances pour 2018, et qui a été reconduite au même niveau cette année, ce qui correspond au besoin exprimé par la SNSM.

Une telle évolution devrait compenser l'absence de recettes issues du DAFN, le droit annuel de francisation et de navigation. En effet, le produit de celui-ci se tarit et n'atteint même pas le plafond affectable au Conservatoire du littoral.

S'agissant de cette problématique de pollution maritime, sur laquelle je voudrais insister, je pense, madame la ministre, que les normes ne suffisent pas : il faut aussi aider les acteurs du secteur – les armateurs et les ports – à opérer leur transition écologique.

Nous savons que les carburants actuellement utilisés par les navires sont très nocifs : je rappelle qu'une étude allemande de 2015 a montré que la pollution des navires serait responsable de 60 000 décès prématurés par an en Europe. C'est une source d'angoisse – légitime – pour les riverains des grands ports, à Marseille comme ailleurs.

Il y a donc urgence à agir, d'une part en incitant les armateurs à se convertir aux énergies propres, et d'autre part en aidant nos ports à s'équiper, pour éviter qu'une fois mis en service, ces navires propres ne se reportent pas sur d'autres ports.

Sur le premier volet, le Premier ministre avait pris des engagements lors des Assises de l'économie de la mer.

Souhaitant que cela se traduise au plus vite dans la loi, j'ai proposé par amendement à ce projet de finances la création d'un dispositif de suramortissement pour encourager l'achat par les armateurs de navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié, le GNL, et, demain, à l'hydrogène ou à l'électricité.

Cet amendement a été soutenu par le Gouvernement : je l'en remercie. Nous avons ainsi fait entrer le transport maritime dans le cadre global de la transition écologique, ce qui n'était pas le cas jusqu'à aujourd'hui.

Sur le second volet, la France a adopté un cadre d'action national pour le déploiement d'infrastructures d'alimentation en électricité à quai et pour le ravitaillement en GNL dans les ports, à horizon de 2025.

Je constate que sa mise en œuvre est assez lente : l'État pourrait en effet intervenir davantage dans le financement des projets d'investissement portuaires. Je défendrai un amendement à ce sujet tout à l'heure.

Enfin, l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux – IFER – due par les entreprises qui exploitent des terminaux méthaniers, est beaucoup trop importante pour les petits terminaux : je souhaiterais donc que son plafond soit revu à la baisse.

Madame la ministre, mes chers collègues, en matière maritime et portuaire, tous nos efforts devraient se concentrer sur la transition écologique : c'est une évidence en matière environnementale.

Face à la santé des habitants de Marseille ou de nos autres ports, et plus généralement de celle des Français, je ne mettrai rien dans la balance. En la matière, nous avons une obligation de résultat. Je sais pouvoir compter sur votre appui. *(Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.)*

M. le président. La parole est à Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Votre budget, madame la ministre, comme les actions publiques qui en découlent, ont un impact profond sur la vie quotidienne des Françaises et des Français.

Dans mon rôle de députée rapporteure spécial de vos crédits, j'ai exercé ma mission de contrôle et d'évaluation, afin de savoir si votre budget était approprié, compte tenu des défis qu'il doit affronter : mobilité du quotidien ; développement de projets ; entretien du patrimoine, c'est-à-dire de nos infrastructures, de nos routes, de nos canaux et de nos chemins ferrés, qui en ont bien besoin ; transition écologique de nos déplacements et du transport de marchandise ; avenir du transport aérien en France, et, enfin, place du régulateur dans l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

Je rappelle que, depuis 2017, le Gouvernement mène une opération vérité, en rompant avec l'accumulation de promesses non tenues, afin de définir une politique d'investissement réaliste et sincère vis-à-vis des élus locaux, des citoyens, des usagers de la route, du rail et des airs, et également vis-à-vis des entreprises.

Ce budget atteindra 5,3 milliards d'euros en 2019. Il sera donc encore en hausse cette année, ce qui témoigne de l'engagement de l'État en faveur du développement des territoires et de leur désenclavement.

On a trop longtemps abandonné le réseau des routes nationales, pourtant essentielles pour le quotidien des Français, et il doit impérativement être renouvelé pour moitié. Les crédits pour son entretien et sa régénération sont également en augmentation et s'élèveront à 830 millions d'euros : cela confirme que le Gouvernement n'est pas contre la voiture ou les territoires ruraux. La hausse du rendement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques servira également à accélérer la régénération des routes.

Je tiens par ailleurs à évoquer la contribution des poids lourds à l'entretien des réseaux routiers, à la hauteur de l'usure qu'ils occasionnent, et cela quelle que soit la nationalité de la société de transports.

Concernant nos canaux, dans ce budget, les contributions de l'État à leur régénération et à leur développement augmentent de 50 %.

À titre d'exemple, je salue la réouverture, dans le Nord, du canal de la Sambre, prévue en 2020 : il était un effet fermé depuis douze ans, alors même qu'il draine tourisme et transport de marchandise.

Ce budget conforte et prépare également le nouveau pacte ferroviaire, car les ressources de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, l'ARAFER, progresse, même si les rapporteurs spéciaux préconisent un effort supplémentaire, notamment pour accompagner et sécuriser les démarques des régions qui préparent l'ouverture à la concurrence des TER.

M. Jean-Marie Sermier. Cela pèse sur leurs budgets !

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale. Il faut également souligner que l'État finance 2,4 milliards d'euros de redevances d'accès pour les lignes ferroviaires concédées : il s'agit, chers collègues, des réseaux des TET, les trains d'équilibre du territoire, et des TER.

Il prépare en même temps la reprise en 2020 de 25 milliards d'euros de la dette de la SNCF, une dette qui avait été mise sous le tapis par les gouvernements précédents.

En matière de grands projets d'infrastructures, je me félicite que l'État ait fait toute la transparence sur le vrai coût du Grand Paris Express : 35 milliards d'euros, soit 55 % de plus que l'estimation initiale. On peut d'ailleurs se demander pourquoi, en son temps, celle-ci avait été aussi basse.

Le mode de financement innovant de ces travaux, avec des emprunts gagés, peut d'ailleurs être reproduit au service d'autres grands projets régionaux. Je pense en particulier au canal Seine-Nord Europe, qui va enfin voir le jour et qui – avec, à la clé, 50 000 emplois et un nombre considérable de camions en moins sur l'autoroute A1, particulièrement saturée – constitue une belle aubaine économique.

Trois cents millions d'euros sont prévus pour l'aviation civile, soit une augmentation indispensable pour faire face à la hausse du trafic aérien, notamment pour le personnel de la navigation aérienne.

Les ressources de l'AFITF sont par ailleurs en hausse de 10 % et atteignent 2,7 milliards d'euros, grâce au prélèvement sur les concessionnaires d'autoroutes, mais grâce aussi au produit de la TICPE.

Cette agence sort enfin de l'impasse financière dans laquelle elle se trouvait et qui avait été signalée par la Cour des comptes en 2016.

Enfin, concernant le bonus-malus, la dynamique de la prime à la conversion montre qu'elle est appréciée des Français, notamment des ménages non-imposables ne résidant pas en Île-de-France. Je n'oublie pas non plus le plan vélo.

Vous l'avez compris, le Gouvernement se tourne vers l'avenir, et donc, plus globalement, vers une mobilité qui dispose d'un budget à la fois réaliste et ambitieux, car se déplacer est un élément fondamental à tout âge et pour tout portefeuille.

Je ne doute pas, madame la ministre, que vous y veillerez dans le prochain projet de loi mobilité. Les capacités logistiques de la France en matière de marchandise constituent par ailleurs un réel atout de son attractivité économique.

Sachons donc tirer profit de notre situation géographique en Europe, mais sachons également protéger la population des conséquences environnementales. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour la deuxième année consécutive, j'ai à rendre compte, en tant que rapporteur pour avis, des crédits en hausse alloués au programme 203 « Transports terrestres et fluviaux ».

Je tiens particulièrement à saluer le Gouvernement pour le cap politique qu'il a choisi de suivre depuis le début du quinquennat : la régénération des infrastructures existantes et la priorité accordée aux transports du quotidien doivent permettre au secteur des transports, vital pour l'économie du

pays et pour la vie quotidienne de nos concitoyens, d'appréhender au mieux la transition écologique. Ce budget en est l'application concrète.

Dans un premier temps, j'ai souhaité concentrer mon propos sur notre réseau routier, afin de pouvoir démontrer à la population que le premier des enjeux de sa régénération est celui de leur sécurité. En plein cœur de l'été, nos concitoyens ont en effet ressenti de légitimes inquiétudes suite à l'effondrement du pont Morandi de Gênes, en Italie.

Un audit externe, commandé par le ministère des transports et réalisé l'année dernière, dresse un constat plutôt préoccupant, tant les années précédentes ont été rythmées par des réductions et des coupes budgétaires dans les dépenses d'entretien préventif de nos routes et ouvrages d'art, si bien que ce manque d'entretien a spécifiquement été qualifié de « dette grise ».

Aussi ces constats ne sont-ils pas restés sans réponse : au total, les autorisations d'engagement augmentent de 52 millions d'euros et les crédits de paiement de 27 millions d'euros.

De plus, le grand plan d'investissement 2018-2022 prévoit 700 millions d'euros supplémentaires pour soutenir cette rénovation : nous pouvons donc dire, n'en déplaise à certains, que nous sommes à la hauteur des enjeux.

Je souhaite ici m'attarder quelques instants, dans un second temps, sur la fiscalité écologique que j'ai également eu l'opportunité d'étudier. Elle est malheureusement victime d'une presse que je qualifierais d'injuste et d'une rare hypocrisie des politiques siégeant de part et d'autre de cet hémicycle.

S'il est aujourd'hui de bon ton de dire que notre maison brûle, peu de politiques agissent comme nous le faisons pour prendre – enfin – les décisions nécessaires à cette prise de conscience commune.

Moins de trois ans après la signature historique de l'accord de Paris, que peu de politiques pensaient possible, et un an après le sauvetage de cette ambition commune internationale par notre Président de la République, Emmanuel Macron, à la suite du désengagement de quelques populistes à la tête des États-Unis, résonne, ici, en France, une gronde contre une transition énergétique annoncée depuis plus de trente ans et amplifiée avec démagogie par ceux mêmes qui ont tenté, sans succès, de l'amorcer.

La fiscalité écologique, qu'est-ce que c'est ? Ce n'est pas une simple accumulation de taxes qui viendraient « emmerder » les Français. Ce que nous souhaitons, c'est être plus efficaces que ne l'ont été nos prédécesseurs, qui, à coups de beaux discours larmoyants, nous ont expliqué que la pollution, c'est mal. Nous, nous préférons agir. Selon le rapport de l'Agence européenne de l'environnement, publié lundi dernier, la pollution de l'air est responsable de près de 400 000 morts prématurées dans les vingt-huit pays membres depuis l'année 2015. Allez le dire aux gilets jaunes !

Toutes les énergies sont polluantes, me rétorquerez-vous. Je vous répondrai que la seule énergie propre est, en effet, celle que l'on ne produit pas – mais est-ce bien raisonnable ? Il n'est pas question de retourner à l'âge de pierre. Il s'agit de comprendre que seul le *mix* énergétique nous permettra de choisir une énergie en fonction de nos usages. Comme l'a si

bien dit M. le ministre d'État, il convient de sortir du tout pétrole. Certes, nous augmentons les taxes, mais nous l'assurons.

Quant aux chantres du sacro-saint pouvoir d'achat, ceux-là mêmes qui souhaiteraient faire croire à nos concitoyens que l'État est responsable des 30 centimes de hausse du carburant, alors que cette hausse est due pour plus de 70 % au contexte international,...

M. Jean-Marie Sermier. Dans ce cas, cessez d'augmenter les taxes !

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. ...je veux leur dire que l'heure n'est plus à la politique politicienne et au bla-bla, elle est à la vérité et à l'action. La vérité, c'est que le pétrole va continuer d'augmenter, car il va devenir rare. La vérité, c'est qu'en 1980, un plein de cinquante litres coûtait l'équivalent de quatorze heures de travail au SMIC, contre moins de dix aujourd'hui, et qu'avec ce même plein, on fait aujourd'hui presque 300 kilomètres de plus.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale. Très bien !

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. La vérité, enfin, c'est que nous accompagnons nos compatriotes dans cette transition par l'augmentation du montant du chèque énergie, par la prime à l'acquisition d'un vélo électrique et, surtout, par le système de bonus à l'achat et de prime à la conversion, qui sera bientôt, comme l'a annoncé le Gouvernement, étendu aux véhicules hybrides, ou par le soutien aux mobilités actives, comme je vous proposerai de le faire tout à l'heure, par voie d'amendement. Cette prime a d'ailleurs rencontré un réel succès cette année, avec près de 250 000 foyers bénéficiaires, dont près de 70 % sont des ménages non imposables. Nous accompagnons les Français sans renier nos engagements, ni nous trahir.

Pour finir, je souhaiterais vous faire part de ma fierté. Je suis fier que les défis climatiques, énergétiques et environnementaux de notre siècle soient pris à bras-le-corps par le Gouvernement et la majorité. Surtout, bien que je sois Manceau et passionné d'automobile, je suis fier de siéger dans un hémicycle auquel il revient d'imaginer la place que devront prendre les autres moyens de transport que la voiture. Cette réflexion d'envergure a été engagée à l'occasion des Assises nationales de la mobilité, qui ont révélé une attente de la part de la société pour repenser notre mobilité, afin que celle-ci soit plus propre, plus accessible pour tous, plus agile, plus efficace.

Voici les éléments que, sans être exhaustif, je souhaitais porter à votre attention. Je vous invite à voter en faveur des crédits de la présente mission, car ils témoignent d'une ambition qui est à la hauteur de la transition que nous voulons engager. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

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

Mme Zivka Park, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » continuera, en 2019, de participer à l'effort national de réduction du déficit public, en poursuivant sa trajectoire de désendettement engagée en 2015. L'endettement, qui avait atteint en 2014 le niveau record de 1,3 milliard d'euros, s'établira en

2019 à 804 millions d'euros, soit une diminution de 40 % de la dette en cinq ans ; c'est suffisamment exceptionnel pour être noté.

Parallèlement, le niveau des taxes et des redevances continuera à diminuer : le taux de la redevance de route baissera de 4,2 %, pour le plus grand bénéfice des compagnies aériennes. Il aura au total baissé de plus de 13 % entre 2015 et 2019.

En outre, le projet de loi de finances pour 2019 poursuivra la recherche d'économies structurelles : tout en sanctuarisant ses dépenses à caractère opérationnel, la direction générale de l'aviation civile – DGAC – réduira ses dépenses de fonctionnement pour la cinquième année consécutive, ce qui mérite d'être salué, le montant de cette baisse étant directement affecté au désendettement.

Le projet de budget pour 2019 prévoit aussi le maintien d'un haut niveau d'investissement, à hauteur de 298 millions d'euros, afin de se conformer aux exigences fixées par le deuxième plan de performance européen, tout en assurant les dépenses liées aux impératifs de sécurité.

Grâce à la bonne santé du transport aérien, et donc de la DGAC, les investissements seront autofinancés à hauteur de 80 % en 2019, contre 65 % seulement en 2018.

En 2019, les effectifs de la DGAC seront quasiment stables. Dans un contexte de forte hausse de l'activité aérienne, et malgré une réelle amélioration de la productivité, la réduction du nombre d'agents trouve ses limites. La DGAC a perdu 11 % de ses effectifs en une dizaine d'années, alors que le trafic aérien a presque doublé dans la même période.

Une attention particulière devra être portée au recrutement de contrôleurs aériens. La baisse continue des effectifs de cette catégorie de personnels, tant en France que dans les pays voisins, a abouti à une dégradation du service rendu et à une multiplication des retards. Les Européens recrutent beaucoup de contrôleurs aériens. Si l'on note depuis 2016 une reprise des recrutements en France, ceux-ci sont 75 % moins nombreux qu'en Allemagne, à trafic aérien équivalent. La DGAC s'est d'ores et déjà lancée dans un programme prévoyant le recrutement de quatre-vingt-dix contrôleurs par an, mais la formation de ces personnels est longue et l'effet de cette politique ne se fera pas sentir immédiatement.

Plus généralement, le paysage aérien français de la période 2018-2019 sera marqué par plusieurs chantiers.

D'abord, les tensions sociales et le conflit salarial au sein de la compagnie nationale ont conduit à l'arrivée d'un nouveau directeur général. Cela s'annonce plutôt bien.

Cette année ont en outre été organisées les Assises du transport aérien, dont les conclusions sont imminentes et attendues, notamment en matière de performance environnementale et de réduction des émissions de gaz et des nuisances sonores. Madame la ministre, j'en profite pour vous remercier d'avoir affirmé la semaine dernière, lors de la séance des questions au Gouvernement, que nous devons concilier le développement de nos aéroports et la réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien, en nous appuyant sur les quatre piliers de la politique gouvernementale en la matière. Nos concitoyens riverains des aéroports attendent beaucoup du projet de loi d'orientation des mobilités, notamment pour ce qui concerne le volet relatif à la

maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports, qui consacre le principe d'une obligation d'information des acquéreurs de tout bâtiment situé dans ces zones.

Le paysage aérien sera aussi marqué par la sortie officielle du Royaume-Uni de l'Union européenne en mars prochain. Ce défi ne pourra pas être relevé sans difficulté.

Enfin, le processus de privatisation d'ADP – Aéroports de Paris – a été lancé. Paradoxalement, les pouvoirs de contrôle de la DGAC sur l'exploitant aéroportuaire devraient en être renforcés. L'administration aura ainsi un droit de regard sur la nomination des principaux directeurs d'ADP et pourra en exiger la révocation. Ce droit de regard s'exercera envers les directeurs des aéroports Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget, ainsi qu'envers les directeurs de tous les aéroports secondaires d'Île-de-France. La DGAC aura aussi son mot à dire en matière d'investissement. Elle pourra mettre son veto à certains investissements et imposer des investissements de capacité, comme c'est déjà le cas pour les aéroports de province privés. Il reste à estimer la valeur d'ADP pour finaliser la cession, sachant que les transactions d'un tel montant ne sont pas fréquentes.

Pour conclure, je voudrais insister sur la nécessité, pour que le transport aérien soit mieux accepté du plus grand nombre, de poursuivre sans relâche la lutte contre ses nuisances. Les constructeurs y participent, mais le renouvellement de la flotte est lent. La solution passe aussi par l'utilisation de nouvelles procédures d'approche des aéroports, comme la descente continue ou les regroupements de trajectoires. L'effort ne doit pas être relâché.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis un avis favorable sur l'adoption des crédits pour 2019 du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM et sur quelques bancs du groupe MODEM.*)

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

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, cher collègue Ahamada, j'y étais, moi, ce week-end, à Saint-Malo, avec quelques-uns d'entre vous ! J'ai eu la chance d'assister à un spectacle fabuleux : il fallait voir cette foule de passionnés et de curieux s'amasser au plus près de l'eau pour apercevoir le départ de la Route du Rhum et ces femmes et ces hommes qui prenaient la mer. Mêlé à elle, dans une ville en fête, j'ai pensé un instant que la France entière était pareille à la cité corsaire et que les Français, où qu'ils se trouvent, célébraient la mer – un instant seulement, car la réalité est différente. Nous le savons tous dans cet hémicycle : les Français, hélas, ne sont pas des marins. La mer a cessé d'être pour eux un objet de fascination, évoquant l'aventure et le progrès, alors même que nous disposons d'atouts formidables et que l'économie bleue offre de nombreux débouchés.

Ce constat établi, nous avons toutefois des raisons d'être optimistes. Le Gouvernement a pris la pleine mesure des enjeux maritimes et s'est engagé dans une politique résolument favorable à l'économie bleue. Sans doute cela est-il dû au tropisme havrais du Premier ministre – ce que l'on vérifiera probablement lors du prochain comité interministériel de la mer. Je m'en félicite, car je crois au rôle de l'État et en sa capacité et son devoir d'inciter, de faciliter, de financer

et de guider, au service de l'intérêt général. Le budget que nous examinons aujourd'hui est un des principaux leviers qu'il nous faut actionner pour donner à la puissance publique les moyens d'y parvenir.

Les crédits octroyés l'année dernière ont été maintenus pour 2019. Je suis tout particulièrement satisfait de l'accroissement de l'engagement financier de l'État au profit de la SNSM, de la pérennisation des exonérations de cotisations sociales patronales pour la marine de commerce, de la hausse des crédits alloués à l'action interministérielle de la mer, après plusieurs années de gels et d'annulations importantes, enfin de l'augmentation des crédits servant à financer le dragage des accès aux grands ports maritimes.

Si ce panorama est globalement très positif, je voudrais toutefois, madame la ministre, appeler votre attention sur un point. Les effectifs relatifs au programme « Affaires maritimes » ont baissé de 10 % depuis 2010. Or, cette année encore, le plafond d'emploi a été réduit. Il est pourtant primordial que, au-delà des moyens financiers, nous conservions des moyens humains à la hauteur des enjeux de la sécurité maritime.

C'est d'autant plus important que nous allons devoir faire face à des défis encore plus grands, en raison de l'imminence du Brexit. Il est à cet égard impérieux de s'accorder avec le Royaume-Uni sur la pêche : nous ne pouvons accepter la déréglementation brutale de ce secteur d'activité. L'épisode récent de la Saint-Jacques nous a permis d'entrevoir quelles tensions et quels abus cela engendrerait.

Mme Anne-Laure Cattelot, rapporteure spéciale. Eh oui !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Les enjeux sont importants – pensons aussi à l'intégration des ports français dans les nouveaux corridors maritimes qui relieront l'Irlande au continent.

L'incertitude entourant ces enjeux est préjudiciable pour nos acteurs économiques. Nous devrions être en mesure de les rassurer davantage, ou tout au moins de leur offrir une meilleure visibilité quant à l'avenir, comme nous venons de le faire avec la création d'un dispositif fiscal de suramortissement en faveur des propulsions au gaz naturel liquéfié ou décarbonées. C'est un mouvement qu'il convient d'accélérer : si des leviers non financiers existent pour favoriser la recherche et l'innovation, il nous faut les actionner.

Le transport maritime est entré tardivement mais de plain-pied dans la transition énergétique, en raison notamment des nouvelles normes imposées par l'Organisation maritime internationale en matière d'émissions de soufre et de CO₂. D'autres réglementations pourraient suivre utilement, par exemple pour réduire la vitesse des navires de commerce ou en vue de créer une zone SECA – zones d'émission contrôlée de soufre – en Méditerranée. À la France de les proposer. Je sais qu'elle le fait déjà pour préserver l'environnement marin. Le ministère de la transition écologique est par ailleurs très engagé sur un autre sujet, celui de la pollution de la mer par les plastiques, dont l'issue sera trouvée à terre.

J'évoquais dans mon introduction le désintérêt de certains pour la chose maritime, l'océan ayant cessé pour eux de représenter un horizon à conquérir, une frontière à repousser, avec, par-delà les mers, l'inattendu et le sublime – on l'a vu hier encore à Saint-Malo. Aujourd'hui, cette frontière est non plus géographique, mais technologique : l'industrie maritime vit une véritable révolution. Nous avons là une chance d'attirer les nouveaux talents, de susciter des vocations et

de convaincre chacun de ce que la France doit à la mer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

La parole est à Mme Mathilde Panot, pour le groupe La France insoumise.

Mme Mathilde Panot. Ce matin, Bruno Le Maire nous a appris une grande nouvelle, à la hauteur du débat : lui aussi paie son plein. Veut-il une médaille pour cet exploit ? M. Bruno Le Maire fait partie des Français les mieux payés... (*Exclamations sur les bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Bruno Millienne. C'est faux !

Mme Cendra Motin. Dans le CAC 40, il y a plein de gens qui gagnent davantage !

Mme Mathilde Panot. ...avec plus de 9 440 euros bruts mensuels. Je rappelle que, selon les dernières statistiques de l'INSEE, la moitié de nos concitoyens ont gagné 1 772 euros net par mois. Eux ne profitent pas, comme sa collègue Muriel Pénicaud, de la fin de l'impôt sur la fortune.

M. Bruno Millienne. Vous êtes la reine des approximations, madame Panot !

Mme Mathilde Panot. La communication de ce matin est une honte.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Ce qui est honteux, c'est de monter les Français les uns contre les autres comme vous le faites !

Mme Mathilde Panot. La colère de nos compatriotes s'explique par un deux poids, deux mesures. Il y a l'écologie punitive pour les pauvres et la liberté de détruire et de polluer pour les riches.

Mme Cendra Motin. Ben voyons !

Mme Mathilde Panot. Votre budget en est d'ailleurs la preuve flagrante.

Au 1^{er} janvier 2019, les Français verront le diesel augmenter de 6,5 centimes d'euros et l'essence de 2,9 centimes. Cela pèsera sur le pouvoir d'achat des ménages en situation de précarité énergétique, isolés ou résidents de zones mal desservies par les transports en commun. En l'espace d'un an, les tarifs des carburants ont flambé, avec une augmentation de 10 à 12 euros pour un plein de cinquante litres. Or, vous le savez très bien, la hausse du prix du carburant est due pour 60 % aux taxes françaises et non au marché mondial, contrairement à ce que votre enfumage tend à faire croire.

Mme Bénédicte Peyrol. Ce que vous dites est faux !

Mme Mathilde Panot. Que l'on nous comprenne bien : pour nous, le problème n'est pas la fiscalité écologique mais son inscription dans votre méthode habituelle, qui veut que ce soient toujours les mêmes qui paient. De même que vous n'allez pas chercher les 80 milliards d'euros de la fraude fiscale, vous laissez tranquilles Total, le kérosène et les banques qui investissent dans les énergies fossiles. Vous culpabilisez les gens pour protéger vos amis !

Arrêtez donc de faire croire que c'est pour l'écologie que vous entamez une nouvelle fois le pouvoir d'achat de nos concitoyens. Quand vous le dites, vous mentez. En 2019, seuls 19 % des recettes de la TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – seront consacrés à la transition énergétique, contre 21 % en 2018. Avec 37,7 milliards d'euros de recettes attendues, vous entendez augmenter les crédits du ministère de l'écologie de seulement 0,22 %. Vous vous glorifiez d'une hausse globale de 1 milliard d'euros en faveur de la transition écologique ; mais, lorsque l'on considère le montant total des recettes, ce chiffre apparaît insignifiant et, surtout, insuffisant, sans parler du démantèlement des opérateurs publics de l'État, pourtant nécessaires à la transition écologique.

Emmanuel Macron a déclaré récemment qu'il « préfère la taxation du carburant à celle du travail », comme si ce n'était pas taxer le travail que de taxer le carburant dont beaucoup de Français ont besoin pour se rendre sur leur lieu de travail. Et pour s'y rendre, il y a souvent plus qu'une rue à traverser, quoi que l'on en pense à l'Élysée.

J'ai une idée pour M. Macron : taxer le capital. La hausse du carburant, en 2019, c'est presque 4 milliards d'euros sur le dos des Français, soit exactement ce que l'on aurait pu récupérer en supprimant les niches fiscales de vos amis les riches industriels. À cet égard, rappelons les chiffres : 3 milliards de cadeaux fiscaux offerts au kérosène aérien et 1,1 milliard au transport routier. Vous n'êtes que des tartuffes de l'écologie : quand il s'agit de viser les pollueurs, il n'y a plus personne !

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Vous êtes totalement incohérente !

Mme Mathilde Panot. En même temps, vous ouvrez à la concurrence tous les secteurs clés que nous revendiquons comme biens communs, nécessaires à la transition écologique, notamment dans le domaine du transport : je pense bien entendu à la SNCF. L'ouverture à la concurrence a toujours été catastrophique dans ce secteur. Rappelez-vous ce qu'il en fut pour le fret après 2006 : les tonnes transportées par kilomètre ont été divisées par deux en quatre ans ! L'année dernière, les émissions de gaz à effet de serre ont progressé de 3 %, alors qu'il aurait fallu atteindre 5 % pour suivre l'accord de Paris. Voilà à quel résultat concret conduisent vos manuels d'économie archaïques, déconnectés du plus grand enjeu de notre époque, l'enjeu écologique.

L'incohérence de votre politique en matière de transport ne s'arrête pas là. J'en veux pour autre preuve les ouvrages d'art, que vous laisserez en piteux état alors que les sociétés d'autoroutes se « gavent ». On sait déjà que, sur les 12 000 ponts non concédés du réseau, 4 000 nécessitent des réparations. Une première liste partielle des réparations envisagées a ainsi été rendue publique fin septembre, mais elle ne concerne que 164 ouvrages. Où est l'État ? Où sont les concessionnaires ? Quand il s'agissait de financer, *via* des partenariats public-privé, de grands chantiers inutiles, comme le grand contournement autoroutier de Strasbourg, il y avait pourtant du monde ! Selon un rapport de 2016, les bénéfices des entreprises autoroutières ont augmenté de 25 %, et les dividendes versés aux actionnaires, de 41 %. Cependant, quand il s'agit d'entretenir nos routes, les sociétés privées autoroutières deviennent bien plus avares.

En outre, les fonds alloués au rail sont réservés aux lignes à grande vitesse, quand, simultanément, vous fermez les petites gares. Vous sacrifiez les populations des campagnes au nom

de l'attractivité des grandes villes, avant de taxer leur essence pour les punir d'habiter là où vous les avez privées de transport en commun.

La concurrence n'est cependant pas tout : vous privatisez aussi le patrimoine ferroviaire. À Paris, la gare du Nord et une partie de ses bénéfices sont confiées au groupe Auchan ! Faut-il, dans ce pays, être une famille de fraudeurs fiscaux patentés pour recevoir quelque chose de l'État ? Faites payer ceux qui doivent payer, plutôt que de faire les poches à nos concitoyens ! (*Protestations sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Hé ben...

M. le président. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Hubert Wulfranc. Difficile, monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, de passer après Mme Panot,...

M. Loïc Prud'homme. Mais non ! (*Sourires.*)

Mme Cendra Motin. Oh non !

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Ça ne devrait pas être trop dur !

M. Hubert Wulfranc. ...qui, sur le fond, a dit des choses tout fait intéressantes. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Avant tout chose, il importe à nos yeux de mettre le présent budget en perspective. Comme on l'a rappelé, celui-ci intervient quelques mois après le pacte ferroviaire – lequel menace à terme, selon nous, la pérennité du service public de transport ferroviaire – et quelques mois avant l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, qui place les entreprises, et non les citoyens, au cœur de l'animation et de la gouvernance d'une mobilité individualisée et profitable.

Nous devons également mettre ce budget en perspective avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie, pour laquelle notre assemblée ne sera pas consultée. C'est normal, nous dit-on, mais enfin cela pose tout de même question, dès lors que cette programmation concernera aussi les transports. Il y a là, selon nous, un déficit démocratique vis-à-vis de notre assemblée.

On ne peut non plus ignorer le contexte social, cela a été dit et redit. Le pouvoir d'achat des Français est très touché par la trajectoire du prix des carburants, et ce dans un contexte de fermeture d'un certain nombre de gares de proximité ou de guichets et d'éloignement croissant des services publics. Tout cela soulève des questions sur la capacité de nos concitoyens à accéder, dans des conditions acceptables, à leurs lieux de travail et aux services dont ils ont besoin.

On ne peut enfin faire l'impasse sur la question de la sécurité : vous l'avez dit, madame la ministre. L'état de nos routes et de nos ouvrages d'art est lui aussi un sujet d'interrogation. Dans ces conditions, la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires ne saurait être l'alpha et l'oméga de la réponse apportée à nos concitoyens.

Ces remarques préalables nous invitent à la plus grande circonspection sur le budget qui nous occupe. Il ne suffit pas, pour toute réponse, de brandir l'argument d'un budget à la hausse : c'est heureux, ai-je envie de dire, d'autant que vous

ne cessez d'arguer d'un cadre financier contraint pour vous rejeter un certain nombre de demandes de majoration des efforts consentis par l'État. S'agissant en premier lieu des infrastructures routières, nous connaissons tous l'état préoccupant du réseau routier non concédé, source de risques accrus.

Si les crédits affectés à ce réseau progressent, quoique ce soit en deçà du niveau requis par les exigences pluriannuelles, rien n'est prévu pour la rénovation du réseau routier départemental et local, alors que celui-ci représente 98 % de notre réseau et qu'il pâtit déjà indirectement de la stagnation des dotations aux collectivités, dont les capacités d'investissement dans le même réseau se trouvent ainsi bridées.

Nous nous interrogeons également sur l'opportunité des nouveaux projets d'autoroute et de contournement autoroutier, nuisibles à un certain nombre de nos concitoyens. Le choix de la concession annonce aussi de nouveaux péages pour les usagers.

Comme nous l'avons dit, il aurait été possible d'orienter ces crédits vers des projets de transport en commun, notamment au sein des entités métropolitaines, mais aussi pour financer des infrastructures cyclables, l'enveloppe budgétaire qui leur est allouée nous paraissant bien homéopathique.

S'agissant du transport ferroviaire, nous dénonçons la suppression de dessertes, de gares et de guichets, avec 900 emplois en moins à la clé. Les suppressions de postes de contrôleur et dans le fret augurent aussi d'une dégradation des petites lignes. Là n'est évidemment pas notre vision du service public.

La même logique, d'ailleurs, va s'insinuant dans le domaine du transport fluvial et du fret pondéreux. Malgré les nombreux atouts du secteur, les professionnels déplorent des pannes et des dysfonctionnements croissants dans l'ensemble des bassins, en particulier sur le réseau fluvial de petit gabarit dans certaines régions.

Le présent budget repose sur des recettes injustement prélevées et, de surcroît, insuffisantes : en plus de faire des cadeaux aux plus riches vous refusez certains gisements, qu'il s'agisse des sociétés concessionnaires d'autoroutes, des groupes de la grande distribution, des grandes entreprises de transport routier ou des compagnies aériennes : autant d'acteurs privés de premier plan dont les profits sont conséquents et dont l'emprise sur les infrastructures est considérable.

Les députés du groupe GDR, en particulier communistes, ont multiplié les propositions de recettes en la matière, et vous les avez ignorées. Ce refus atteste un choix de classe de votre part. La même raison vous conduit à ignorer la contribution additionnelle à l'impôt sur les sociétés que nous demandons, laquelle n'est à vos yeux que folie bolchevique.

Dans ces conditions, nous estimons que ce budget est une nouvelle fois en deçà des besoins. Pour nous, il révèle un manque d'ambition flagrant. (*Mme Mathilde Panot applaudit.*)

Merci, monsieur le président, d'avoir eu la gentillesse de me laisser la parole au-delà de la durée impartie.

M. le président. Gentillesse excessive... (*Sourires.*)

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour le groupe Les Républicains.

M. Jean-Marie Sermier. Dans ce contexte préoccupant, il devrait y avoir un consensus, une sorte d'union sacrée autour du budget de l'écologie et des transports.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Rejoignez-nous, alors !

M. Jean-Marie Sermier. Pourtant il n'en est rien, car la politique du Gouvernement se limite à une chose : taxer les contribuables sans leur proposer de solution pour moins polluer. Le plus choquant est que l'argent récolté par ce biais ne sert pas toujours à financer les politiques environnementales. Ainsi, 90 % de la hausse des taxes sur les carburants tomberont dans le tonneau des Danaïdes du budget général de l'État ! Il en va de même pour l'augmentation de la TGAP.

M. Martial Saddier. Il a raison !

M. Jean-Marie Sermier. Ces recettes ne contribueront donc pas à financer une action plus vertueuse en matière d'environnement.

Mais la folie fiscale ne s'arrête pas là : le malus écologique s'appliquera l'an prochain à davantage de véhicules neufs ; la contribution au service public de l'électricité, multipliée par cinq en huit ans, est devenue la principale ligne d'une facture ordinaire d'électricité ; la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel, elle, a carrément augmenté de 44 % au 1^{er} janvier 2018.

La vérité, c'est que le Gouvernement, qui ne parvient pas à réduire les dépenses publiques, cherche par tous les moyens à faire rentrer de nouvelles recettes. Il le fait avec les radars, avec la CSG et avec les pensions de retraite. Mais il le fait aussi avec l'écologie, profitant de l'opacité du système fiscal qui lui est appliqué. Pourtant, il faudra bien, un jour, changer l'architecture de la fiscalité écologique au profit d'un système plus lisible et plus cohérent.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. C'est ce à quoi nous nous sommes attelés !

M. Jean-Marie Sermier. Si l'explosion de la fiscalité est manifeste, la façon dont le Gouvernement cible une catégorie de Français en particulier est inconvenante. Cette catégorie, ce sont les habitants de nos campagnes. J'en veux pour preuve l'insupportable augmentation du prix des carburants. Elle est violente et injuste. Elle frappe des Français qui ont besoin de leur véhicule pour aller travailler ou emmener leurs enfants à l'école.

M. Fabien Di Filippo. Eh oui !

M. Jean-Marie Sermier. « La France d'en bas », pour paraphraser Jean-Pierre Raffarin, grogne. Une journée nationale d'action est d'ailleurs prévue le 17 novembre prochain. Dans mon département, le Jura, la colère est telle que des automobilistes n'ont pas attendu cette date pour organiser leur propre manifestation, en plein week-end de la Toussaint.

Un tel vent de mécontentement ne doit pas nous laisser indifférents. Et, dans la série des affronts faits à nos campagnes, je n'oublie pas l'augmentation du prix du fioul domestique et donc l'importante hausse du coût du chauffage qui en résultera pour 10 millions de Français. N'oublions pas, puisque nous évoquons les transports, la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure sur les routes secondaires, qui affecte directement la vie de nos concitoyens.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Bingo !

M. Fabrice Brun. Eh oui, ça commence à faire beaucoup !

M. Jean-Marie Sermier. En matière de transports, le projet de loi de finances manque d'ambition. Dans le secteur ferroviaire, en effet, les questions posées au printemps dernier, lors de la réforme de la SNCF, n'ont toujours pas trouvé de réponse alors que, madame la ministre, nous avons eu l'occasion d'en débattre. Le Gouvernement veut reprendre 35 des 47 milliards d'euros de la dette de SNCF Réseau. Soit, mais il n'en est nullement question dans le texte. Il nous faudra donc attendre 2020 pour trouver des solutions – toujours remettre à plus tard ce que nous pourrions faire aujourd'hui...

Par ailleurs, nous sommes toujours dans l'ambiguïté en ce qui concerne le devenir des petites lignes ferroviaires, pourtant essentielles à l'aménagement du territoire.

Dans le domaine aérien, vous avez choisi de privatiser Aéroports de Paris. Pour des raisons qui touchent à la souveraineté de notre pays, nous demeurons très perplexes.

Enfin, les premiers éléments dont nous disposons à propos de la loi d'orientation sur les mobilités sont décevants, qu'il s'agisse de la création de péages urbains, dont même les maires des grandes villes ne veulent pas, de l'encadrement du covoiturage, des flottes de vélos en libre-service et des trottinettes électriques, ou bien de la création d'une carte grise pour les cycles. Le ton est donné ! Il ne sera pas question de stratégie mais de petites règles, de contraintes et de taxes.

Chers collègues, j'invite l'Assemblée à prendre du recul, de la hauteur, à anticiper les changements, à préparer l'avenir. Nous avons un beau projet à construire, articulant le progrès, l'économie et l'écologie, impliquant de nouvelles techniques comme la méthanisation et la pyro-gazéification, qui permettraient à la fois de nouveaux débouchés pour nos agriculteurs et la production d'énergie décarbonée. Il nous faudrait imiter l'Allemagne où l'on a mis en service le premier train à hydrogène, ou d'autres pays qui ont lancé la voiture à hydrogène. Mettons donc le paquet dans la recherche-développement !

Nous sommes en effet à l'aube d'un changement de paradigme, d'une mutation technologique sans précédent et d'une évolution des modes de vie. Il est donc dommage que le projet de loi de finances ne se hisse pas à la hauteur des enjeux. C'est la société de demain qu'il nous faut imaginer, anticiper et préparer. C'est un beau défi qui nous est lancé, mais, malheureusement, vous n'êtes pas au rendez-vous. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à M. Bruno Millienne, pour le groupe du Mouvement démocrate et apparentés.

M. Bruno Millienne. La question des transports est au cœur du défi écologique que nous nous sommes engagés à relever face à une urgence qui se rappelle à nous de manière de plus en plus concrète. Cette question relève en outre de l'impérieuse nécessité de lutter contre le dérèglement climatique et ses conséquences dramatiques dont on sait aujourd'hui de façon incontestable qu'elles trouvent principalement leurs sources dans les émissions de gaz à effet de serre.

La prise de conscience collective de la nécessité absolue d'accélérer la transition écologique – à laquelle la France a très largement contribué ces dernières années – s'est illustrée en 2018 par un soutien réaffirmé aux initiatives de développement de mode de transports plus vertueux : covoiturage, mise en place de véhicules partagés ou électriques en libre-service, politique ambitieuse d'investissement dans les trans-

ports en commun ou essor considérable de l'utilisation du vélo dans l'Hexagone. Toutes ces initiatives sont autant de possibilités offertes à nos concitoyens de réduire l'empreinte carbone de leurs déplacements. Seulement, madame la ministre, « la critique est aisée, mais l'art est difficile ».

Ainsi, notre collègue Garot n'a-t-il pas affirmé tout à l'heure que nous manquions de courage ? Mais où était-il, monsieur Garot, quand le précédent gouvernement lui-même en a tant manqué quand il a lâchement abandonné l'écotaxe ? Vous le souteniez bien, pourtant, ce gouvernement, monsieur Garot ? Nous avons perdu quelque 5 milliards d'euros par an !

M. Guillaume Garot. D'où sort ce chiffre ?

M. Bruno Millienne. Sans compter que vous avez laissé le déficit budgétaire se détériorer. Cinq milliards d'euros par an que nous aurions réinvestis au profit de la transition écologique...

M. Guillaume Garot. Ben voyons.

M. Bruno Millienne. ...et notamment dans l'accompagnement de nos concitoyens pour qu'ils y prennent toute leur part.

M. Guillaume Garot. Demandez donc à la ministre ce qu'elle en pense !

M. Bruno Millienne. Les Français ont en effet à cœur de s'orienter vers une mobilité plus saine et plus respectueuse de l'environnement. Il est de la responsabilité des pouvoirs publics de favoriser l'émergence et la mise à disposition des outils les plus adéquats pour répondre à ces attentes. Cela passe notamment par une nouvelle offre de services traduisant l'engagement de l'État en faveur de la mobilité propre et de la qualité de l'air. En revanche, je ne crois pas un seul instant que cela passe par l'instauration d'un ticket carburant, chers collègues du groupe Les Républicains.

M. Martial Saddier. Nous n'en avons pas parlé !

M. Bruno Millienne. C'est votre dernière proposition et je ne la trouve pas très ingénieuse, puisque le ticket carburant est en fait une subvention de la pollution financée par les automobilistes eux-mêmes, nos collègues LR envisageant ce financement par les sociétés d'autoroutes et donc par les droits de péage dont s'acquittent les Français.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Exactement !

M. Bruno Millienne. Quant aux députés du groupe La France insoumise, ils ne rêvent que d'une chose, c'est d'étatiser la France et de payer les fonctionnaires en monnaie de singe. Or, jusqu'à présent, je n'ai pas vu chez eux l'ombre d'une solution favorisant la transition écologique. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

Mme Mathilde Panot. Nous avons pourtant élaboré un contre-budget ! Vous devriez y jeter un coup d'œil !

M. Bruno Millienne. Les différentes réformes que vous avez engagées, madame la ministre, ont ainsi eu pour objectif de favoriser les solutions de transport dont l'empreinte carbone est la plus faible. Je souhaite réaffirmer le soutien du groupe MODEM à votre projet de refonte globale et ambitieuse de notre politique des transports. Il est impératif que la priorité du secteur des transports devienne la mobilité du quotidien. Il est urgent de passer d'une politique de l'équipement à une

stratégie des mobilités, stratégie qui doit donner la priorité aux transports du quotidien, à leur entretien, à leur modernisation et à leur diversification.

Toutefois, l'état des routes et ouvrages d'art est fortement dégradé, chaque usager le constate chaque jour. La situation est aussi critique pour tous les transports : d'un côté, les lignes à grande vitesse sont toujours plus performantes et, de l'autre, les infrastructures et trains du quotidien toujours plus dégradés. Il est donc nécessaire de revoir les priorités en redonnant la primauté à la réfection de ces routes du quotidien. La réponse ne devra plus être curative, mais préventive.

Nous nous félicitons que les crédits alloués au programme 203 augmentent de 194 millions d'euros. Cette hausse permettra notamment de maintenir et d'améliorer l'état des réseaux de transports existants afin de garantir une meilleure efficacité pour les besoins du quotidien.

Je salue également les engagements forts en faveur du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » qui favorise les comportements vertueux en promouvant les mobilités durables, et donc la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sur ce point, j'appelle de mes vœux le développement du recours à l'hydrogène en complément, par exemple, des véhicules à batterie. En cohérence avec le plan hydrogène présenté en juin dernier, des mesures fiscales pourraient être prises pour l'achat d'une voiture à hydrogène dont le coût est aujourd'hui nettement plus élevé que son équivalent thermique. Il est indispensable que les Français ne ressentent pas la fiscalité écologique comme punitive et que la transition écologique soit une réelle transition, fondée sur des mesures réellement incitatives, pour mieux accompagner nos concitoyens, en tenant compte des situations individuelles ou particulières.

C'est le cas, notamment, en milieu rural où les aides à la conversion et le bonus-malus trouvent leurs limites. À ce titre, il importe de renforcer l'incitation à l'incorporation des biocarburants. Nos filières françaises de bioéthanol sont capables de supporter la demande. L'installation de boîtiers homologués éthanol sur les véhicules est une solution à coûts limités qui permettrait d'atteindre l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, grâce à laquelle les Français réaliseraient des économies à la pompe. Nous en reparlerons à l'occasion de l'examen des articles non rattachés.

Je voudrais dire un mot, enfin, des crédits « Affaires maritimes ». Nous rappelons souvent dans nos interventions la forte ambition maritime de la France. Nous nous réjouissons d'avoir la deuxième façade maritime mondiale après les États-Unis. Il est vrai que, de ce point de vue, notre potentiel est grand et les débouchés immenses. Le budget des affaires maritimes montre que nous avons pris la pleine mesure de ces enjeux. Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe MODEM et apparentés votera lesdits crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe MODEM et sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour le groupe Socialistes et apparentés.

M. Christophe Bouillon. Il existe plusieurs manières d'analyser le présent texte. Je le ferai pour ma part en relevant trois défis actuels qui sont autant de questions essentielles : le premier, nous en avons déjà beaucoup discuté, est le « verdissement » des transports ; le deuxième, vous l'avez

évoqué, madame la ministre, est le vieillissement de l'existant ; le troisième et dernier défi est le droit à la mobilité, un droit essentiel pour les citoyens français.

Le lien entre la question des transports et la lutte contre les changements climatiques n'aura échappé à personne. En effet, le secteur des transports représente environ 30 % de la consommation énergétique finale et même 40 % des émissions des gaz à effet de serre. Le rapporteur pour avis, Damien Pichereau, a rappelé les dégâts sanitaires occasionnés par la pollution de l'air en Europe – on avance en général le chiffre de 500 000 morts prématurées. La France, depuis quelques années, est souvent rattrapée par l'Union européenne et même condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne concernant les moyens engagés pour lutter contre la pollution de l'air.

En ce qui concerne les transports, j'évoquerai deux outils. Le premier est la prime à la reconversion de véhicules. Il s'agit de « verdir », si j'ose m'exprimer ainsi, les moyens de transport. Ne faisons pas semblant de croire que ce type de prime est nouveau. Certains se souviennent sans doute des « Juppettes » ou, plus récemment, des primes à la reconversion destinées à favoriser le remplacement de véhicules qui consomment beaucoup de carburant et émettent beaucoup de gaz à effet de serre, par des véhicules à très faibles émissions.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Cela n'a rien à voir !

M. Christophe Bouillon. À l'époque de Ségolène Royal, beaucoup d'argent avait été mis sur la table pour permettre cette reconversion.

Or, nous le savons, nous disposons d'un parc automobile de quelque 40 millions de véhicules, dont seulement 100 000 sont électriques. Il va donc falloir mettre les bouchées doubles et c'est ce que nous voulons vous permettre de faire en augmentant la prime à la reconversion pour accélérer la transition énergétique – par le biais, donc, du « verdissement » des moyens de transport.

Le second outil est la contribution climat énergie, la taxe carbone. Sauf erreur, personne, ici, ne conteste le principe qui conduit à donner un prix au carbone. Seulement, là encore, ne faisons pas semblant d'oublier que cette contribution carbone a été instaurée il y a quelques années – ne comptez donc pas sur moi pour la remettre en cause. Il faut appréhender la situation de façon assez pragmatique. On ne peut pas, en effet, faire comme si les Français étaient logés à la même enseigne. Certains, vous le savez, n'ont pas le choix : ils doivent utiliser des moyens de transport pour aller travailler.

M. Guillaume Garot. Absolument !

M. Christophe Bouillon. Je n'insulterai personne en rappelant qu'un tiers des Parisiens possèdent une voiture et que, sur les 22 millions de ruraux, beaucoup n'ont pas d'autre choix, notamment pour aller travailler, que d'avoir un véhicule, voire deux.

M. Fabien Di Filippo. Il a raison !

M. Christophe Bouillon. Ainsi, si vous êtes en couple et que vous ne travaillez pas au même moment ni au même endroit, vous êtes souvent obligés d'utiliser deux véhicules. Il ne s'agit pas de vous inviter à remettre en cause la contribution carbone, mais au contraire de faire en sorte qu'elle soit

acceptable par tous. Vous affirmez préférer taxer les carburants plutôt que le travail. Ce sont pourtant ceux qui vont au travail qui sont taxés. Il faut donc revoir votre copie.

Il ne faut pas pointer un doigt accusateur vers les ruraux, les péri-urbains ; ils ne sont pas inconscients : ils souhaitent seulement que nous leur offrions des solutions alternatives. Faisons en sorte, par exemple, de consacrer l'essentiel ou même la totalité des recettes de ces taxes sur le carbone à la transition énergétique, à des offres de transports en commun, à l'accompagnement de ceux qui veulent faire des choix différents. Pourquoi ne pas imaginer, au-delà d'un chèque énergie, des moyens d'accompagnement et d'aide pour l'achat de véhicules ? Il faut donc, si je puis dire, accélérer...

L'entretien de l'existant, je l'ai annoncé, est le deuxième défi à relever. Vous avez en la matière, madame la ministre, exprimé des idées qui vont dans le bon sens. J'insisterai sur deux points : à quel moment tirerons-nous les conséquences du rapport Duron, et à quel moment aborderons-nous les futurs plans État-régions qui permettront de mettre sur la table les moyens nécessaires pour parer au vieillissement de l'existant ?

Dernier point : le droit à la mobilité. Je vous accorde que, dès le début du processus qui a suivi les assises de la mobilité, vous avez rappelé la priorité suivant laquelle chacun doit pouvoir bénéficier d'un transport à la hauteur. Vous avez en outre annoncé la résorption des zones blanches en ce qui concerne les autorités organisatrices des mobilités. Je souhaite seulement savoir, madame la ministre, quand vous présenterez le projet de loi d'orientation sur les mobilités, texte que nous attendons avec l'impatience que vous imaginez, et surtout savoir comment, concrètement, vous allez accompagner les petites communautés de communes concernant le versement transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

M. Guillaume Garot. Excellente intervention !

M. le président. La parole est à Mme Sophie Auconie, pour le groupe UDI, Agir et indépendants.

Mme Sophie Auconie. Le groupe UDI, Agir et indépendants salue la hausse du budget de l'écologie, même si elle n'est pas à la hauteur de ce qu'elle devrait être au regard de l'augmentation de la fiscalité environnementale et écologique supportée par les Français.

Sur le volet transports, la loi d'orientation des mobilités est attendue pour le premier semestre 2019. Le financement des infrastructures annoncé par le Gouvernement donne la priorité à l'entretien des infrastructures existantes, et prévoit 13,4 milliards d'euros sur la période 2018-2022. Pour 2019, un redéploiement de 300 millions d'euros supplémentaires est prévu au sein du budget de l'État. C'est donc un budget ambitieux et cohérent qui nous est présenté en matière de déplacements.

Je souhaite évoquer quelques points qui nous tiennent à cœur. Tout d'abord, le plan vélo a pour ambition de faire passer la part du vélo dans les trajets de 2,7 % aujourd'hui, à 9 % en 2024. Pour ce plan, une provision de 9 millions d'euros est prévue pour le forfait mobilité durable qui s'appliquera à la fonction publique d'État en 2019. Le plan vélo sera financé à hauteur de 350 millions d'euros sur sept ans, somme intégrée à la trajectoire pluriannuelle de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Comme vous le rappeliez, madame la ministre, seulement 3 % des déplacements se font à vélo alors que près de la moitié des trajets quotidiens sont inférieurs à cinq kilomètres. Cela constitue un non-sens à l'heure de l'urgence climatique et de la parution du dernier rapport alarmant du GIEC. Qu'on le veuille ou non, dans le pays du Tour de France, la petite reine n'a pas la cote. Des efforts sont faits, mais il faut que nous rattrapions notre retard, et je resterai vigilante sur ce sujet.

Nous serons plusieurs à défendre un amendement visant à harmoniser les dispositifs fiscaux relatifs à la mise à disposition de vélos en entreprise : il serait intéressant d'étendre l'incitation fiscale déjà prévue pour l'achat d'une flotte de vélos aux entreprises qui souhaitent louer des vélos.

Je veux aussi évoquer l'hydrogène. Nous nous devons de prévoir les moyens nécessaires à son implantation et à son développement sur les territoires. Au sein de ma circonscription, où je serais ravie de vous accueillir, madame la ministre, à Monts – très jolie ville où se trouve le château de Candé qui vit se dérouler, en 1937, le retentissant mariage d'un Anglais et d'une Américaine – se trouve un institut du CEA où sont développées les technologies nécessaires au stockage de l'hydrogène. Dans la ville voisine de Sorigny, une station de distribution d'hydrogène est en cours d'implantation, et une belle idée de partenariat avec les collectivités se met en place pour l'achat de véhicules à hydrogène. Nous espérons qu'une cohérence territoriale sera créée pour permettre un véritable maillage national connecté aux territoires de nos partenaires européens.

Cependant, à ce jour, les porteurs de projets trouvent assez peu de soutien pour mettre en œuvre cette infrastructure majeure – que ce soit sur le plan des textes du côté de l'État, ou sur le plan financier –, alors même que ce sont les premiers sanctionnés pour l'usage de véhicules thermiques.

J'en viens à un sujet cher à mes collègues Guy Bricout et Stéphane Demilly : le Canal Seine-Nord-Europe – CSNE. En 2018, la société du CSNE, la SCSNE, disposait d'un plafond d'emplois commun avec Voies navigables de France : treize équivalents temps plein étaient dédiés à la SCSNE. Pour 2019, ce plafond, désormais distinct, est fixé à quarante-cinq emplois temps plein pour la SCSNE.

Enfin, je ne peux m'empêcher de revenir sur les déplacements du quotidien. Au sein du groupe UDI, Agir et indépendants, nous nous interrogeons sur les conséquences des différentes taxes et sur la hausse constante du prix du gazole pour la France rurale. Nous ne remettons pas en cause le courage des réformes que vous mettez en œuvre en matière de fiscalité verte, madame la ministre, mais nous aimerions que vous entendiez nos territoires.

Vous ne pouvez pas surtaxer les Français pour l'usage de leur véhicule thermique dans leurs déplacements au quotidien, car, pour eux, ce n'est pas un choix : cela s'impose à eux. Vous ne pouvez pas les surtaxer et, en même temps, ne rien faire de concret en faveur des petites lignes de la SNCF. Je vous parle souvent de l'une d'entre elles qui se trouve dans ma circonscription : la ligne qui relie Loches à Tours n'est pas utilisée parce qu'elle est très irrégulière, et très inconfortable. Elle mérite d'être rénovée. Le conseil régional de Centre-Val de Loire dispose de crédits dans le cadre du contrat de plan État-région ; en revanche, il nous indique que l'État ne montre pas de volonté de participer au financement comme cela est prévu dans le contrat de plan.

Vous ne pouvez pas ne pas mettre en œuvre tout ce qui est de votre ressort pour participer au renforcement de l'utilisation de transports en site propre, et, en même temps, surtaxer nos concitoyens parce qu'ils ne les utilisent pas !

En conséquence, en attendant que nous puissions apprécier la teneur des débats, et constater l'adoption d'amendements aptes à enrichir ce budget, notre groupe s'abstiendra.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Dommage !

M. le président. La parole est à M. Jean-Baptiste Djebbari, pour le groupe La République en marche.

M. Jean-Baptiste Djebbari. Les forêts précèdent les peuples, les déserts les suivent. Ce lieu commun de l'écologie, attribué, sûrement à tort, à Chateaubriand donne pourtant bien la mesure du processus de mutation environnementale qui affecte aujourd'hui la planète. Il suggère toutes ses conséquences en termes de déclin de la biodiversité et de dérèglement climatique sous l'impact des activités humaines. C'est pourquoi, au-delà de cette « doxa », la transition écologique et solidaire n'est ni un oxymore ni une expression creuse.

La transition écologique que nous mettons en œuvre doit braver les changements climatiques qui se produisent partout et provoquent des phénomènes météorologiques extrêmes, de plus en plus fréquents, de plus en plus intenses. Pour cette seule année, la liste ne cesse de s'allonger, des inondations dans l'Aude aux violents orages italiens du week-end, en passant par les incendies qui ravagent la Californie chaque été, et sans parler des tremblements de terre qui se produisent sur toute la planète. Il est urgent d'endiguer cette consommation à crédit sur la nature.

C'est la raison pour laquelle la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixait, en 2015, des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation des énergies fossiles, et d'augmentation de la production d'énergies renouvelables. Dans ce droit fil, Nicolas Hulot mobilisait l'ensemble des acteurs pour accélérer la transition et mettre en œuvre l'accord de Paris et son plan d'action en faveur du climat.

Il faut aller plus loin encore, en œuvrant notamment contre la précarité énergétique : c'est le caractère solidaire de cette transition. Notre pays compte, en effet, près de 4 millions de passoires thermiques, soit autant de facteurs de vulnérabilité qui touchent le portefeuille et la santé des moins aisés d'entre nous. La solidarité, c'est aussi aider les ménages modestes à payer leurs factures d'électricité, de gaz, de fioul et de bois. C'est l'objet de la revalorisation de 150 à 200 euros du chèque énergie qui bénéficie à presque 4 millions de Français.

Dans le budget 2019, les dépenses affectées à la transition écologique et solidaire sont de 34 milliards d'euros, soit 1 milliard de plus qu'en 2018. N'en tirons ni gêne ni gloire : ces dépenses sont tout simplement nécessaires ! Elles s'articuleront avec la programmation pluriannuelle de l'énergie, moment important de l'agenda politique qui portera les priorités de la France en la matière pour les dix prochaines années.

J'en viens plus précisément au débat qui va nous occuper dans les prochaines minutes. Vous le savez, la dégradation de la qualité de l'air tue 48 000 Français chaque année. Sont en cause, en particulier, les polluants émis par le secteur des transports : oxydes d'azote, particules des gaz d'échappement, monoxyde de carbone. Il me semble en conséquence néces-

saire d'appeler votre attention sur les aides à l'acquisition de véhicules propres. Elles sont nécessaires au rajeunissement de notre parc automobile, et elles visent à réduire drastiquement la pollution par particules fines et les émissions gaz à effet de serre.

Pour les millions de Français qui prennent chaque jour leur voiture, nous mettons en œuvre des mesures concrètes comme le bonus écologique pour l'acquisition de véhicules électriques, que ce soit une auto, une moto, un scooter, un vélo. Il est maintenu et peut atteindre 6 000 euros.

M. Fabien Di Filippo. Cela existait déjà !

M. Jean-Baptiste Djebbari. En mettant à la casse un véhicule ancien, il est aussi possible de bénéficier de la prime à la conversion, déjà plébiscitée par plus de 250 000 ménages. Ses critères ont encore été élargis dans la première partie du projet de loi de finances pour inclure les véhicules propres d'occasion. Le Premier ministre a indiqué que l'ensemble des primes prévues pour le quinquennat serait consommé mi-2019, et vous savez que le Gouvernement étudie en ce moment des pistes pour soutenir également la consommation. De surcroît, les constructeurs automobiles sont mis à contribution pour accélérer le renouvellement du parc français. Il s'agit d'un défi collectif qui ne mérite pas la démagogie qui a prévalu ces dernières semaines.

Enfin, nous devons favoriser les mobilités partagées pour les trajets du quotidien, y compris en zones rurales. C'est, par exemple, l'objet d'une expérimentation que nous menons à Aix-sur-Vienne dans le sud du Limousin. Ce sera plus largement l'ambition du futur projet de loi d'orientation des mobilités que d'endiguer l'« autosolisme » et de changer durablement nos habitudes de transport.

Je suis convaincu que, avec la politique proposée, nous pourrions constater dans quelques années une amélioration de la qualité de l'air, et donc de notre santé, et que la mobilité partagée sera devenue un mode commun de déplacement pour les Français, réduisant le coût individuel du transport. Nous aurons ainsi fait mentir Victor Hugo qui disait : « C'est une triste chose de songer que la nature parle et que le genre humain n'écoute pas. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je veux saluer l'engagement des députés Saïd Ahamada et Jimmy Pahun en faveur d'un transport maritime plus propre. Grâce à votre amendement, que le Gouvernement a soutenu, le budget pour 2019 inscrit ce secteur dans une trajectoire de verdissement. C'est un premier pas, et vous pouvez compter sur ma détermination pour aller encore plus loin.

Madame Cattelot, comme vous, je suis convaincue que le rôle de l'État est bien de présenter un budget sincère afin de redonner confiance dans la parole publique. Sans nier les difficultés, c'est bien le cas du budget qui vous est présenté : il opère des choix clairs que l'on sait financer.

En quelques mots, je vous confirme que le Gouvernement ne vit pas dans une bulle. Je suis très consciente que la hausse du prix des carburants pèse sur le quotidien de beaucoup de Français, en particulier ceux qui doivent prendre chaque jour leur voiture pour aller travailler. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Jean-Marie Sermier et M. Dino Cinieri. Et que faites-vous, si vous êtes « consciente » ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que c'est un sujet important sur lequel il faut éviter les contrevérités. Et c'est une contrevérité de dire que l'essentiel de la hausse du prix de l'essence est lié à la fiscalité, vous le savez bien. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) L'évolution des cours du pétrole explique 75 % de la hausse des prix à la pompe. Oui, le Gouvernement assume une fiscalité écologique, mais cette fiscalité écologique ne se traduit pas par plus d'impôts ! (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Marie-Christine Dalloz. Comment expliquez-vous la situation, alors ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous savez tout cela, vous qui débattiez du budget, car le budget, c'est 2 milliards d'euros de prélèvement en moins sur les ménages, et 6 milliards l'an prochain, c'est la baisse de la taxe d'habitation, la baisse des charges salariales. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

Mme Marie-Christine Dalloz. Et la CSG ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nos concitoyens ont aussi droit à la vérité. Mais, évidemment, il faut accompagner les Français, en particulier ceux qui dépendent de la voiture dans leurs déplacements quotidiens. C'est ce que nous faisons avec la prime à la conversion dont plus de 250 000 ménages bénéficieront cette année. Elle permet d'acquérir une voiture qui pollue moins, qui consomme moins, et qui pèse moins sur le budget. Ce sera aussi tout l'objet de la loi d'orientation des mobilités de veiller à ce que, dans tous les territoires, nos concitoyens disposent de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.

M. Jean-Marie Sermier. En attendant, l'essence augmente !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Monsieur Sermier, je salue votre impatience de débattre du projet de loi d'orientation des mobilités. Je la partage. Monsieur Bouillon, le texte, en cours d'examen au Conseil d'État, sera prochainement soumis au Conseil des ministres. Monsieur Sermier, je vous demande de ne pas relayer les *fake news* : non, il n'y aura pas de carte grise pour les vélos, nous voulons seulement lutter contre le vol pour encourager l'usage de ce mode de transport !

J'ai vraiment confiance dans les propositions que formulera ce texte parce qu'il a été travaillé avec les associations d'élus, les associations d'usagers, les ONG, les citoyens. Dans cette loi d'orientation des mobilités, nous donnerons des outils aux territoires dont nous pouvons saluer la richesse des initiatives en faveur de modes alternatifs à la voiture individuelle – nous avons pu le constater dans le cadre des appels à projets que j'ai lancés il y a un an. Il y a de très nombreuses solutions intelligentes et innovantes dans les territoires...

M. Dino Cinieri. Mais avec quels outils, madame la ministre ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Lesquels ? Je peux en citer quelques-uns : le covoiturage, par exemple, ou encore l'auto-partage. Cette dernière formule ne se limite pas à Paris : elle est employée à Charleville-Mézières – où je me rendrai prochainement pour le Conseil des ministres – non seulement dans le centre, mais aussi dans les communes rurales qui font partie de la communauté d'agglomération Ardenne Métropole.

M. le président. Merci, madame la ministre...

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais également vous dire qu'aucun gouvernement n'a accompli autant d'efforts pour l'entretien et la régénération des réseaux de transports existants. Comme j'ai eu l'occasion de le dire au cours des débats sur la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, les sommes prévues pour la régénération ferroviaire au cours des dix prochaines années sont supérieures de 50 % à celles qui y ont été consacrées au cours des dix dernières années. C'est également vrai en ce qui concerne le réseau routier national : au cours des dix prochaines années, seront effectués 70 % de travaux de régénération de plus qu'au cours des dix dernières années. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. Nous en venons aux questions.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour le groupe La France insoumise.

M. Loïc Prud'homme. Madame la ministre, la prime à la conversion que vous présentez comme une révolution écologique est au contraire le symbole des impasses dans lesquelles nous mène votre politique de transports.

La première impasse est celle où vous conduisez les ménages. La prime à la conversion est d'un montant maximal de 2 500 euros pour une voiture électrique. Or les voitures électriques coûtent généralement entre 25 000 et 30 000 euros. Je rappelle que le salaire annuel net médian en France est de 21 300 euros : la moitié des Français gagnent moins que cette somme. On imagine mal, dans ces conditions, comment votre mesure permettra aux ménages modestes de changer de voiture !

Vous aurez beau vous enorgueillir du fait que, dans 60 % des cas, cette prime à la conversion a été utilisée par des ménages modestes,...

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Pas 60 %, 70 % !

M. Loïc Prud'homme. ...mais cela ne fait guère que 150 000 voitures...

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Pas 150 000, mais 175 000 voitures !

M. Loïc Prud'homme. ...sur un parc de 30 millions. On peut en outre s'interroger sur l'effet d'aubaine pour des ménages ayant déjà prévu de consacrer toutes leurs économies à l'achat d'une nouvelle voiture.

Si l'on s'en tient à ce degré de volonté politique, à ce rythme-là, il faudra au moins cent ans pour changer ou renouveler l'ensemble du parc, alors que le dernier rapport du GIEC nous alerte quant aux conséquences qu'aura, dès 2030, le réchauffement climatique, et nous enjoint de changer de trajectoire dans les deux années à venir.

Deuxième impasse : la solution tout-électrique que vous prônez. En 2016, il s'est vendu dans le monde 2 millions de voitures électriques, ce qui représente 2,3 % des 90 millions de voitures vendues au total. Si tout le monde se mettait à acheter des voitures électriques, il y aurait rapidement un problème de ressources, car 35 % du lithium produit sur la planète sert déjà à fabriquer des batteries. Une telle conversion risque donc d'épuiser cette ressource à très court terme, sans compter les problèmes que pose aujourd'hui le recyclage.

Enfin, la dernière impasse est celle du tout-voiture, qui n'est jamais remis en cause par votre politique. Vous devez comprendre, madame la ministre, que la plupart des Français n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler, faute d'autre solution. Plutôt que d'entamer leur pouvoir d'achat, vous devriez augmenter les investissements dans les mobilités douces et partagées, c'est-à-dire les transports en commun, le vélo et le rail. (*Mme Mathilde Panot applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous remercie, monsieur Prud'homme, de me donner l'occasion de revenir sur la prime à la conversion, qui permet aux Français de passer à un véhicule plus récent, consommant moins de carburant et polluant donc moins. Mais c'est tout le sens du projet de loi d'orientation des mobilités, dont cette assemblée aura prochainement à débattre, que de proposer, dans tous les territoires, d'autres solutions que la voiture individuelle.

C'est aussi le sens de notre politique d'investissement : 2,6 milliards d'euros seront consacrés au cours des dix années à venir aux nœuds ferroviaires. Nous soutenons aussi les transports en commun, avec un quatrième appel à projets. Nous encourageons les collectivités publiques, dans tous les territoires, à prendre leurs responsabilités en matière de mobilité, pour proposer à nos concitoyens des solutions de substitution à l'usage individuel de la voiture.

Je le répète : dans tous les territoires, nous proposons des solutions de rechange à nos concitoyens. Nous les incitons, par exemple, à acquérir des voitures qui polluent moins et consomment moins. C'est ainsi que nous accompagnons tous les Français dans leurs mobilités du quotidien.

M. le président. La parole est à Mme Dominique David, pour une première question du groupe La République en marche.

Mme Dominique David. Madame la ministre, bien que le temps soit à l'action voire à l'urgence en matière de développement et de transports durables, nous voyons, ces dernières semaines, combien la question de la mobilité est sensible pour nos concitoyens. En matière de mobilité urbaine, dans les villes européennes, la voiture perd petit à petit du terrain. C'est le cas à Bordeaux, dans ma circonscription, où la circulation dans le centre a baissé de 18 % à 25 % selon les secteurs grâce à une méthode radicale : la réduction de l'espace réservé à la voiture.

Bordeaux reste pourtant la troisième ville la plus embouteillée de France, principalement à cause d'une croissance démographique très forte et de l'explosion des déplacements en périphérie. Or la plupart de ces déplacements s'effectuent en voiture individuelle. Pour répondre aux problèmes liés à la transition énergétique, mais aussi à ceux qui relèvent de la santé publique, vous avez évoqué la possibilité, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, d'installer des péages urbains, en particulier dans les grandes agglomérations françaises, comme c'est le cas à Londres, Milan ou Berlin.

Ce type de dispositif reste très impopulaire, et peut provoquer des réactions épidermiques – dont l'actualité récente nous fournit un exemple. Durant la période qui précède les élections municipales, il faudra à nos élus locaux un grand courage politique pour décider de mettre en place ces péages urbains.

Madame la ministre, ma question porte à la fois sur la mise en place de ce type de dispositif et sur son mode de fonctionnement. Les péages urbains seront-ils encadrés par le Gouvernement, avec des déclinaisons locales? Ou bien chaque métropole aura-t-elle une grande marge de manœuvre pour mener une expérimentation? Comment l'État envisage-t-il d'accompagner la mise en place de ces péages? Un soutien financier est-il prévu? S'agira-t-il d'avantager les bons comportements, comme on l'envisage à Lille, avec l'expérimentation d'un péage positif récompensant les automobilistes vertueux? Ou bien, comme c'est le cas à Londres, s'agira-t-il d'un péage plus arbitraire?

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle que le péage urbain, plus précisément la tarification de congestion, est autorisé par la loi française depuis déjà plus de dix ans: c'est l'une des mesures qui étaient prévues par le Grenelle de l'environnement. À l'heure actuelle, cependant, ce dispositif n'est ni opérant ni encadré: l'enjeu du projet de loi d'orientation des mobilités sera donc de l'encadrer pour le rendre opérationnel, et pour garantir qu'il sera proportionné. À titre d'exemple, concernant les modalités de mise en place, une information des citoyens sera prévue, de même qu'un avis des villes qui seraient concernées.

Il sera aussi demandé aux villes qui souhaiteraient mettre en place une telle tarification de s'assurer de l'existence d'autres solutions de transport, par exemple grâce aux transports publics, et de démontrer l'intérêt de cette mesure en termes de pollution. Les montants des tarifs d'entrée dans une zone et des tarifs journaliers seront par ailleurs plafonnés, afin qu'ils soient proportionnés aux enjeux. La loi exigera en outre que des tarifs réduits soient prévus pour les personnes fragiles et les riverains.

Le projet de loi d'orientation des mobilités abordera enfin la question du contrôle de ces éventuels péages de congestion, en prévoyant notamment des modes de contrôle-sanction automatisés, comme cela se fait dans d'autres pays.

Vous l'aurez compris: il s'agit d'encadrer ce dispositif pour s'assurer que le débat sera démocratique en amont de la mise en place de tels péages de congestion. J'insiste sur un point: il s'agit simplement de mettre un outil à la disposition des collectivités; en aucun cas l'État ne prescrira sa mise en place dans telle ou telle ville.

M. le président. La parole est à Mme Véronique Riotton, pour une seconde question du groupe La République en marche.

Mme Véronique Riotton. Madame la ministre, la France est un *leader* reconnu de la transition écologique et une pionnière de la lutte contre le réchauffement climatique. Alors que le GIEC multiplie les cris d'alarme sur le retard mondial en la matière, alors que 48 000 personnes meurent chaque année en France en raison de la pollution de l'air, il faut faire plus pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Paris. C'est tout l'objet du plan climat présenté par le Gouvernement et des choix fiscaux qui ont été faits lors de l'examen de la première partie de ce projet de loi de finances.

Les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2019 connaissent une augmentation importante: ils passent de 11,3 à 11,5 milliards d'euros, soit 200 millions d'euros supplémentaires qui seront investis dans la transition vers une économie plus sobre, durable et solidaire.

Solidaire, c'est le mot le plus important pour décrire les crédits prévus pour cette mission par le projet de loi de finances pour 2019. La transition écologique ne pourra se faire qu'en accompagnant ceux pour qui elle représente le défi le plus important; pour être acceptée, elle ne doit pas se faire contre les plus précaires – c'est eux qui en ont le plus besoin – mais avec eux. C'est en les aidant à réduire leur consommation grâce à la solidarité nationale, que nous parviendrons à engager pleinement notre pays dans une transition vers une économie sobre et durable, et à réduire le volume d'énergie que nous consommons.

Madame la ministre, pouvez-vous nous présenter en détail les mesures de solidarité prévues pour accompagner nos concitoyens dans la maîtrise de leurs dépenses de déplacement au jour le jour? (*Mme Barbara Pompili applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je vous confirme, madame la députée, que la mobilité du quotidien pour tous dans tous les territoires est vraiment la priorité du Gouvernement. Il nous faut être capables de proposer des solutions à chacun, tout en tenant compte des enjeux climatiques et de pollution. Dans cette perspective, nous voulons privilégier les modes de transport partagés et actifs.

C'est bien pour cela que notre politique vise à soutenir les transports en commun: comme je le disais il y a quelques instants, nous allons lancer un quatrième appel à projets pour soutenir le déploiement des transports en commun dans les régions. Nous allons par ailleurs investir près de 6 milliards d'euros au cours du quinquennat dans le transport ferroviaire, ce qui nous permettra de développer de véritables RER autour des grandes villes de région. Nous allons également investir beaucoup dans les transports en Île-de-France, sans parler du Grand Paris Express. La priorité, c'est donc de développer les transports en commun, dont vous savez qu'ils bénéficient de tarifications solidaires et d'une prise en charge par les employeurs.

Deuxième piste: la mobilité partagée, notamment le covoiturage, partout où c'est possible. Cela sera le cas avec la mise en place d'un « forfait mobilité » jusqu'à 400 euros, pris en charge par l'employeur, qui sera exonéré de charges fiscales et sociales, pour ceux qui utilisent le covoiturage. De nombreuses autres mesures du projet de loi d'orientation des mobilités permettront également de soutenir le covoiturage: les voies dédiées, sur lesquelles auront lieu des contrôles automatisés, les stationnements privilégiés et les programmes de certificats d'économies d'énergie pour soutenir les plateformes de covoiturage.

Troisième piste: les mobilités actives, avec le plan vélo, que j'ai annoncé conjointement avec le Premier ministre et le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Au total, c'est toute une palette de solutions que nous proposons afin de favoriser les mobilités partagées et les mobilités actives. Cela étant, je le répète, le Gouvernement est bien conscient que la voiture individuelle restera le cœur de la mobilité dans de nombreux territoires. Ce que nous voulons, c'est qu'elle soit plus propre et plus partagée: c'est tout le sens de la prime à la conversion, qui doit permettre à nos concitoyens de passer à un véhicule qui consomme moins. Vous savez, quand on passe d'un véhicule âgé de dix ans à un véhicule neuf, on consomme de 20 % à 30 % de carburant en moins.

Accompagner la mobilité de tous nos concitoyens : tel est le sens de la politique que nous menons.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour une question du groupe Les Républicains.

Mme Valérie Beauvais. Madame la ministre, le Gouvernement est actuellement confronté à une profonde crise du pouvoir d'achat des Françaises et des Français. Vous avez décidé de faire les poches de nos concitoyens en augmentant les taxes, notamment sur les carburants ; et pour toute réponse, vous les invitez à choisir entre réduire leurs déplacements et acheter un véhicule propre. Dans les deux hypothèses, je pense que vous faites fausse route.

La France n'est pas constituée uniquement de métropoles et d'agglomérations : ...

M. Fabrice Brun. Loin de là !

Mme Valérie Beauvais....elle est multiple et diverse, urbaine et rurale, faite de plaines et de reliefs. Par conséquent, les réponses aux défis de la mobilité et de l'accès aux services publics ne peuvent être les mêmes sur l'ensemble du territoire.

Admettez, madame la ministre, qu'il est difficile, lorsque l'on réside en milieu rural, de ne pas utiliser un véhicule personnel pour se rendre au travail et accéder aux services publics. À cela, vous répondez que vous mettez en œuvre des mesures de soutien à l'acquisition de véhicules propres. Certes, mais si le vélo et la trottinette sont adaptés en milieu urbain – et encore, à condition de se déplacer seul, sans enfant, sans rien à transporter –, ce n'est pas le cas en milieu rural, où les mêmes problèmes se posent, où les infrastructures sont encore moins adaptées et où les temps de déplacement sont encore plus longs : 5 kilomètres en ville et 5 kilomètres en zone rurale, ce n'est pas la même chose !

Vous me direz qu'il y a la voiture électrique, propre et écologique. Certaines précisions me semblent nécessaires à ce propos. La première se rapporte à son prix : vous connaissez sans doute le prix moyen d'un tel véhicule ; vous savez que, même avec les aides que vous entendez mettre en place, il demeure bien au-dessus de celui des véhicules à moteur à combustion. Il s'agit d'un écueil insurmontable pour nombre de nos concitoyens : un couple non imposable devra tout de même déboursier, déductions faites de toutes les aides, plus de 14 000 euros pour l'acquisition d'un véhicule électrique neuf basique.

La seconde se rapporte à sa construction et à son fonctionnement même. En effet, si ces véhicules produisent moins de CO₂, ils se rechargent à partir d'une source d'électricité dont on ne connaît pas toujours la nature et l'origine.

Mme Marie-Christine Dalloz. Ce n'est pas leur problème !

Mme Valérie Beauvais. De même, il y aurait beaucoup à dire sur le mode de fabrication des batteries : leur matière première est le lithium, dont la production consomme beaucoup d'eau.

Je m'étonne donc qu'en matière de mobilités, vous ne défendiez pas le principe du *mix* énergétique en promouvant notamment l'utilisation des biocarburants et le soutien à l'installation des kits E85 sur les véhicules actuels. Cette solution présente au moins deux avantages : réduire notre consommation de pétrole et soutenir une filière française agricole encore en développement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense qu'il faut faire attention aux mots que l'on emploie : nous ne faisons pas les poches des Français, pas plus que vous n'envisagiez de les faire en proposant une augmentation de deux points de la TVA. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et MODEM. – Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. C'est faux !

Mme Marie-Christine Dalloz. Et l'augmentation de la CSG ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que le Gouvernement est bien conscient des difficultés que la hausse du prix des carburants fait peser sur certains Français. Mais je redis que les prélèvements obligatoires sur les ménages auront globalement baissé de 2 milliards d'euros en 2018 et de 6 milliards d'euros l'an prochain. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Fabien Di Filippo. C'est faux !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous le savez bien, puisque vous êtes en train de débattre du projet de loi de finances.

Cela étant, il faut en effet accompagner tous les Français pour qu'ils puissent s'affranchir de la consommation de pétrole, produit qui coûte de plus en plus cher, les cours mondiaux étant de plus en plus élevés. Et c'est bien tout le sens de la prime à la conversion qui doit permettre de passer à un véhicule qui consomme moins, voire à un véhicule électrique. Vous savez du reste qu'il en existe d'occasion ou vendus avec un système d'abonnement mensuel, ce qui permet à nos concitoyens de prendre conscience du faible coût de la facture d'électricité comparé à celui de la facture d'essence ou de diesel. Quand on roule beaucoup, un véhicule électrique est ce qui coûte le moins.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis. Pourquoi coûtent-ils plus cher au bout du compte ?

M. Fabrice Brun. Venez faire cinq kilomètres en Ardèche, madame la ministre, vous verrez que ça tourne, que ça monte et que ça descend !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous accompagnons les Français grâce à la prime à la conversion et nous allons continuer à le faire avec la loi d'orientation des mobilités en proposant un bouquet de solutions dans tous les territoires à partir des initiatives prises sur place, car je fais confiance à l'intelligence des territoires et aux élus locaux pour suggérer des alternatives à la voiture individuelle. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LR.*)

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

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

Sur ces crédits, je suis saisi de plusieurs amendements.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 701, deuxième rectification.

M. Loïc Prud'homme. En cours de gestion 2017, la masse salariale du ministère de la cohésion des territoires a été transférée des missions « Égalité des territoires et logement » et « Politique des territoires » vers le programme 217 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Le montant correspondant à cette masse salariale figure désormais à l'action 15 « Personnels relevant du ministère de la cohésion des territoires », dotée dans le PLF pour 2019 de 660 millions d'euros. Il me paraît tout à fait anormal d'agréger ainsi, sous prétexte de mutualisation, des dépenses de personnels œuvrant pour des politiques publiques différentes, conduites par deux ministères de plein exercice chacun. La documentation budgétaire perd grandement en lisibilité et surtout en sincérité; les réductions d'effectifs continues pratiquées par les deux départements ministériels depuis de longues années deviennent très difficiles à retracer, y compris même par l'administration.

Cet amendement vise à placer chaque ministre devant ses responsabilités en matière de ressources humaines. Il ne saurait être question de masquer des contractions de personnels par un tour de passe-passe entre missions. Il est donc proposé de créer un nouveau programme « Personnels relevant du ministère de la cohésion des territoires ». La vocation de ce programme est évidemment d'être transféré à la mission « Cohésion des territoires », créée dans le PLF pour 2018 par le regroupement des missions « Égalité des territoires et logement » et « Politique des territoires ».

C'est la sincérité budgétaire qui est ici en cause. Il me semble que ce n'est pas une question secondaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Cher collègue, en l'absence de M. Coquerel, j'espère que vous n'y perdrez pas au change... La commission a rejeté cet amendement auquel il aurait bien sûr été favorable à titre personnel.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. François de Rugy, ministre d'État. Monsieur le député, vous proposez de revenir sur une réorganisation des services des ministères qui a été entamée il y a plus de dix ans. Vous sous-entendez que cette mutualisation ne permettrait pas de voir clairement qui fait quoi. Je tiens à vous rassurer sans tarder. Si M. le rapporteur spécial Coquerel le souhaite, je lui transmettrai tous les documents que le ministère produit et qui lui permettront d'identifier très clairement les agents qui travaillent pour les missions du ministère de la transition écologique et solidaire, et ceux qui travaillent pour le ministère de la cohésion des territoires. La mutualisation des tâches améliore la gestion – et nous n'entendons pas y renoncer.

L'avis est donc défavorable.

(*L'amendement n° 701, deuxième rectification, n'est pas adopté.*)

M. le président. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 243.

M. Christophe Bouillon. Je voudrais tout d'abord évoquer Malaunay, une petite commune qu'on appelle « le Petit Poucet de la transition énergétique ». Elle est souvent citée en exemple pour la mobilisation des habitants, des partenaires industriels et de beaucoup d'autres personnes qui

croient dur comme fer à la transition énergétique. Elle fait partie des territoires à énergie positive pour la croissance verte – les TEPCV. Plus de 400 ont fleuri dans notre pays, permettant à des territoires très différents, ruraux ou périurbains, avec des communes petites, moyennes ou plus grandes, de s'investir pleinement dans cette transition.

Vous conviendrez avec moi, monsieur le ministre d'État, que la réussite de la transition énergétique passe par les territoires, c'est-à-dire par la mobilisation citoyenne et par l'émergence de projets en matière d'énergies renouvelables, de biodiversité et d'éducation à l'environnement. Tous ces objectifs figuraient en bonne place dans l'ensemble des projets portés par les territoires choisis par l'État pour les accompagner dans ce formidable mouvement qu'a connu notre pays il y a quelque temps.

Le présent amendement vise à relancer ce dispositif, car on sait la richesse qui existe en la matière. Vous le savez mieux que moi puisque vous parcourez le pays, et que vous devez souvent être invité à des inaugurations dans le cadre de projets d'innovation territoriale. Faites confiance aux communes, accompagnez-les, donnez-leur la possibilité de relancer les territoires à énergie positive.

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

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Cet amendement n'a pas été soutenu en commission, et elle ne s'est donc pas prononcée.

J'émet pour ma part un avis de sagesse. Sur le fond, je partage la préoccupation qui s'exprime là : le soutien aux territoires est un objectif intéressant. Mais l'amendement soulève deux interrogations auxquelles il n'apporte pas de réponse.

De quelle façon ces initiatives s'articuleraient-elles avec la future programmation pluriannuelle de l'énergie dont nous ne connaissons pas encore toute la teneur ? La coordination entre le local et le national est en débat – Mme Battistel l'a évoqué tout à l'heure.

En second lieu, il existe une incertitude sur la nature du fonds dont vous souhaitez la création : prenons garde – c'est l'ancien magistrat de la Cour des comptes qui parle – à tout ce qui ressemble à une opération de débudgétisation, comme ce fut le cas avec l'enveloppe spéciale de transition énergétique – que la Cour des comptes a sévèrement critiquée.

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

M. François de Rugy, ministre d'État. Monsieur Bouillon, les collectivités locales sont évidemment nombreuses à prendre des initiatives en faveur de la transition écologique, que ce soit dans le domaine de l'énergie, dans celui des transports ou dans celui de l'eau. Il y a à cela une raison simple : c'est au cœur de leurs compétences pour ce qui est des communes ou des intercommunalités. Quand je suis allé à la rencontre de l'Association des communautés de France, qui regroupe tous les types d'intercommunalité, des plus petites aux plus grandes, j'ai dit que nous avions évidemment des enjeux en commun.

S'agissant du bilan de l'appel à projets pour les territoires à énergie positive, je rappelle qu'il y avait, au départ, un montage financier assez particulier.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'était Royal !

M. François de Rugy, ministre d'État. Mais vous connaissez bien les collectivités locales et les territoires, et vous savez qu'on peut toujours s'interroger : y a-t-il eu un effet de levier – qui a permis des actions qui, sans cela, n'auraient pas eu lieu – ou un effet d'aubaine – le financement d'actions qui auraient eu lieu de toute façon ? C'est pourquoi le Gouvernement privilégie les politiques de soutien à des actions dont on est sûr qu'elles auront un effet de levier.

Je donnerai deux exemples. D'une part, la prévention des inondations est d'ores et déjà cofinancée à cinquante-cinquante. Je l'ai confirmé aux élus locaux quand je me suis rendu dans l'Aude, mais c'est aussi le cas dans le Var et dans les autres départements concernés. Ces travaux peuvent être importants : dans l'Aude, ils représentent près de 100 millions d'euros d'investissement sur les dix dernières années.

M. Martial Saddier. C'est l'argent des agences de l'eau !

M. François de Rugy, ministre d'État. D'autre part, le Fonds chaleur, qui augmente dans le budget 2019, crée un réel effet de levier pour tout ce qui se rapporte aux réseaux de chaleur, à la production de chaleur renouvelable. Il s'agit là aussi d'une compétence communale ou intercommunale : le financement d'État permet d'amorcer ou d'accélérer des travaux qui, sinon, ne se feraient pas.

Avis défavorable sur la recréation des TEPCV.

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

M. Christophe Bouillon. Monsieur le rapporteur spécial, notre pays a la chance de compter suffisamment de magistrats de la Cour des comptes pour que l'on puisse trouver la solution adéquate en termes d'ingénierie financière.

Monsieur le ministre d'État, l'important dans ce type de projet, c'est qu'il existe bien un projet, et que l'on n'agisse pas au coup par coup, en recherchant la subvention qui permet de financer tel ou tel équipement. Dès l'origine, il doit y avoir une réflexion, une analyse, construite par un territoire, par l'ensemble des acteurs du territoire. J'ai évoqué la mobilisation citoyenne, car on voit bien qu'il est nécessaire de convaincre. Et c'est grâce à un projet pensé à moyen terme plutôt qu'à court terme, ou grâce à une expérience réussie, qu'on arrive à entraîner des collectivités, à faire en sorte qu'elles jouent le rôle d'assembler pour que d'autres partenaires, privés ou publics, s'investissent pleinement dans le projet. Je pense que c'est une bonne formule.

Vous savez comme moi que les territoires à énergie positive pour la croissance verte ont fait l'objet d'évaluations poussées de la part du ministère, mais aussi de la part d'organismes extérieurs. Citez-moi un seul dispositif qui n'aurait pas créé des effets d'aubaine : je n'en connais pas. Mais le bilan a été estimé globalement positif. Et, quand on travaille à une nouvelle génération de contrats, on se doit de tenir compte des évaluations passées pour recadrer si nécessaire afin d'éviter une forme de saupoudrage en fixant des priorités, ce qui suppose d'aider les collectivités à porter un vrai projet au bénéfice de la transition énergétique.

M. le président. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. La plus grande précision est requise dans ce débat. J'entends évoquer 34 milliards et beaucoup d'autres choses, mais vous avez fait référence plusieurs fois, monsieur le ministre d'État, aux dégâts de l'Aude et aux

financements. Je n'ai pas remis en cause ce que le Gouvernement proposait, mais j'ai souligné qu'une partie de cet argent ne servait pas à la transition écologique et qu'on pourrait faire plus. Or, pour répondre à l'enjeu des catastrophes naturelles, on s'en remet essentiellement à du redéploiement.

Vous évoquez les 100 millions d'euros consacrés à la prévention des inondations dans le département de l'Aude, suite à la catastrophe d'il y a quinze ans. Je rappelle qu'il s'agit principalement de l'argent issu du dixième programme d'intervention des agences de l'eau, mené avec les départements et les régions.

Monsieur le ministre d'État, je peux vous en parler, puisque, vous le savez, j'ai joué le jeu. Lorsque le Président de la République s'est déplacé dans l'Aude, il y a presque trois semaines, pour annoncer, de la part de l'État, un taux de financement du montant des dégâts passant de 30 % à 50 %, ainsi qu'une enveloppe financière, qui a débloqué l'argent ? C'est le conseil d'administration de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, le premier jour du vote de son budget – le directeur de l'agence et moi coprésidents le conseil d'administration ce jour-là. Nous avons honoré la parole du Président de la République à hauteur de 20 millions d'euros, en prenant une délibération qui conduisant exceptionnellement notre engagement financier de 30 % à 50 %. Il s'agit donc non pas d'argent supplémentaire, mais d'un redéploiement de budgets existants.

M. Fabrice Brun, M. Jean-Marie Sermier et M. Dino Cinieri. Ce n'est pas la même chose !

M. Martial Saddier. C'est la raison pour laquelle – j'insiste sur ce point – il est absolument nécessaire, s'agissant de la taxation écologique, de trouver de nouveaux moyens pour financer les dégâts d'ores et déjà causés par le réchauffement climatique sur l'ensemble du territoire national, les outre-mer compris. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

(*L'amendement n° 243 n'est pas adopté.*)

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

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2019 ;

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

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt heures.*)

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

SERGE EZDRA