

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

69^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du lundi 9 novembre 2020

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. RICHARD FERRAND

1. Hommage au général de Gaulle (p. 9265)

M. le président

Suspension et reprise de la séance (p. 9265)

PRÉSIDENTICE DE MME ANNIE GENEVARD

2. Projet de loi de finances pour 2021 (p. 9266)

SECONDE PARTIE (SUITE) (p. 9266)

Écologie, développement et mobilité durables (*suite*) (p. 9266)

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

M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

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

Mme Christine Pires Beaune, suppléant Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

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

M. Benoit Simian

M. Loïc Prud'homme

M. Hubert Wulfranc

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas

M. Pierre Vatin

M. Philippe Bolo

Mme Christine Pires Beaune

Mme Valérie Petit

M. Michel Zumkeller

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique

M. Vincent Thiébaud

Mme Barbara Pompili, ministre

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

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

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

Mme Sophie Panonacle, rapporteure 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

Suspension et reprise de la séance (p. 9285)

M. Loïc Prud'homme

M. Hubert Wulfranc

M. Yannick Haury

Mme Valérie Beauvais

M. Jimmy Pahun

M. Gérard Leseul

Mme Maina Sage

M. Michel Zumkeller

M. Bertrand Pancher

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

Mme Marie Lebec

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Jean-Christophe Lagarde

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Mission « Écologie, développement et mobilité durables » (état B) (p. 9295)

Amendements n^{os} 2259, 2654, 443, 2252 et 2257, 2253, 2254, 2655, 2255, 2256, 2936, 2528, 1254, 2661, 2260, 2763

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 9302)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. RICHARD FERRAND

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

HOMMAGE AU GÉNÉRAL DE GAULLE

M. le président, *(Mmes et MM. les députés et Mme la ministre se lèvent.)* Mesdames et messieurs les députés, madame la ministre de la transition écologique, chers collègues, il y a cinquante ans, jour pour jour, le 9 novembre 1970, la France apprenait la disparition du général de Gaulle. Le « grand chêne » s'était abattu, la France le pleurait et l'Assemblée nationale, en signe de deuil, suspendit ses travaux le lendemain.

Un demi-siècle plus tard, avant que ne reprenne l'examen du projet de loi de finances, je voudrais dire quelques mots en mémoire du chef de la France libre et du fondateur de la V^e République, notre République.

Charles de Gaulle n'a jamais souhaité devenir député. Pourtant, cet hémicycle lui était familier. Sous la III^e République, dans les galeries du public, plusieurs fois, on vit la haute silhouette d'un officier d'état-major venir écouter les discours de Paul Reynaud, ce grand parlementaire qui avait su reconnaître en lui le stratège de la guerre blindée et chercher à faire prévaloir ses conceptions. En juin 1940, c'est encore Paul Reynaud qui le fait entrer au Gouvernement comme sous-secrétaire d'État à la guerre, mais il est trop tard alors pour réformer les armées. C'est le départ pour Londres, l'épopée de la France libre et de la Libération.

On a le droit de ne pas être gaulliste mais tout Français, tout démocrate, doit reconnaître au Général d'avoir maintenu l'esprit de la France républicaine et d'avoir mis notre pays dans le camp des vainqueurs.

Éphémère président du gouvernement provisoire en 1945, Charles de Gaulle démissionne le 20 janvier 1946 et entame une longue traversée du désert. Sous la IV^e République, disons-le, le chef du Rassemblement du peuple français n'a pas été tendre pour les parlementaires : ces « tristes joueurs d'une sombre comédie », disait-il sévèrement, ces « danseurs d'un ballet d'ombres chinoises », ces « trotte-menu de la décadence », et encore quelques métaphores que j'oublie sciemment. C'était le temps de la polémique et sa culture pamphlétaire y excellait brillamment.

Puis revint en 1958 le temps des responsabilités. La constitution de la V^e République n'est plus celle d'un régime parlementaire, certes, mais dans la recherche d'un nécessaire équilibre entre pouvoir exécutif et pouvoir législatif, le

Général donne un rôle central à l'Assemblée nationale. Celle-ci demeure le cœur de notre démocratie, puisque l'exécutif ne peut agir sans y avoir une majorité.

Je ne puis mieux faire pour évoquer ici sa mémoire que de citer le premier message qu'adressa le Président de la République Charles de Gaulle aux députés, message que lut ici même, le 15 janvier 1959, le plus illustre de mes prédécesseurs, Jacques Chaban-Delmas :

« Mesdames, messieurs les députés, au moment où le Parlement va commencer ses travaux, j'ai l'honneur de lui adresser le témoignage de ma confiance, et je prie chacun de vous de vouloir bien en prendre sa part.

« Délibérer avec dignité, élaborer de bonnes lois, dégager des choix politiques et les exprimer clairement, c'est là, bien certainement, ce que le pays attend de ses représentants, ce qu'eux-mêmes ont l'intention de faire, ce qu'ils feront, j'en suis sûr.

« Il est vrai que la Constitution leur offre une carrière renouvelée. Le caractère de notre temps, le péril couru par l'État faute de l'avoir discerné, ont conduit le peuple français à réformer profondément l'institution parlementaire. Cela est fait dans les textes. Il reste à mettre en pratique les grands changements apportés au fonctionnement des assemblées et aux rapports entre les pouvoirs.

« En le faisant, l'Assemblée nationale assurera, pour ce qui la concerne, à l'État républicain, l'efficacité, la stabilité et la continuité indispensables à toutes les grandes entreprises et exigées, avant tout, par le redressement de la France. »

Et le message présidentiel se concluait en ces termes :

« Là, sera, qui ne le sait ? l'épreuve décisive du Parlement. Si le malheur voulait – ce que j'exclus, pour ma part – qu'il cédât aux sollicitations fractionnelles, au lieu de se confondre avec le bien national commun, la crise des institutions redeviendrait menaçante.

« Au contraire, si, comme je le crois, il ne laisse pas les arbres des intérêts particuliers, des surenchères partisans, ou des excitations locales lui cacher la forêt de l'unité française, alors l'avenir, un grand avenir, est assuré à notre nouvelle République et, par elle, à la nation.

Vive la République ! Vive la France ! »

Mes chers collègues, méditons ce texte historique, dont certaines phrases font étonnamment écho à notre actualité.

En mémoire du général de Gaulle, je vous prie d'observer, mesdames et messieurs les députés, madame la ministre, une minute de silence. *(Mmes et MM. les députés et Mme la ministre observent une minute de silence.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à quinze heures dix, est reprise à quinze heures quinze, sous la présidence de Mme Annie Genevard.)

PRÉSIDENCE DE MME ANNIE GENEVARD**vice-présidente****Mme la présidente.** La séance est reprise.

2

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2021*Seconde partie (suite)*

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2021 (n^{os} 3360, 3399).

Écologie, développement et mobilité durables (suite)

Mme la présidente. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen de la mission « Écologie, développement et mobilités durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et des comptes spéciaux « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », « Transition énergétique » et « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » (n^o 3399, annexes 16 à 19 ; n^o 3398, tomes II à VIII, n^o 3400, tome VII ; n^o 3403, tome V).

Elle a entamé la discussion budgétaire relative à l'énergie.

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. Préserver les écosystèmes implique nécessairement des coopérations régionales et internationales. Défendre les sujets environnementaux sur la scène internationale réclame que la France conduise impérativement au plan national une politique ambitieuse et exemplaire en faveur de l'écologie. J'estime que le présent projet de loi de finances – PLF – lui en donne les moyens.

Je salue ici l'évolution à la hausse des crédits de la mission qui permettra à la France de soutenir une croissance verte et de renforcer ses actions en faveur de la protection de la nature et du vivant, mais je m'interroge encore sur la baisse, une fois de plus, des effectifs.

L'examen du projet de loi de finances constitue pour la commission des affaires étrangères l'occasion d'examiner chaque année les instruments, les objectifs et les modalités de la diplomatie environnementale, et singulièrement cette année les défis de l'eau à l'échelle mondiale.

La préservation d'une eau de qualité constitue un enjeu sanitaire, socio-économique et environnemental considérable. À l'échelle de la planète, une personne sur trois ne bénéficie pas d'une eau potable gérée en toute sécurité, et deux personnes sur cinq ne disposent pas d'une installation de base. Or la pandémie de covid-19 a démontré l'importance cruciale de l'assainissement, de l'hygiène et d'un accès adéquat à l'eau afin de prévenir et de contrôler les maladies. Pourtant, des milliards de personnes n'ont toujours pas accès à un système d'assainissement et d'eau potable et les financements apparaissent encore insuffisants.

Comme le rappelle le groupe de travail sur les objectifs de développement durable – ODD – du partenariat français pour l'eau, même si la quasi-totalité de nos concitoyens a accès à des services d'eau potable, plus de 2 milliards de personnes ne disposent pas en permanence d'eau potable de qualité conforme à la réglementation. Certains n'y ont également pas un accès facile, comme c'est le cas pour les personnes sans domicile fixe.

Dans le département de Mayotte, 15 % des habitants n'ont pas d'eau à domicile. En Guyane française, 42 % de la population n'a pas accès à un service d'assainissement adéquat et 10 % n'a même pas accès à des toilettes basiques.

L'eau, sous l'effet conjugué de la croissance démographique, du développement économique, de l'évolution des modes de consommation et du dérèglement climatique se révèle être une ressource de plus en plus surexploitée et polluée. Son utilisation augmente annuellement d'environ 1 % depuis les années quatre-vingt au profit de l'agriculture – 69 % des prélèvements –, des usages industriels – 19 % – et de la consommation domestique – 12 %.

Il est cependant important de relever que ces chiffres globaux de répartition masquent de grandes diversités régionales. Un habitant d'Amérique du Nord consomme en moyenne 250 litres d'eau par jour, contre 150 litres pour une personne résidant en France et moins de 10 litres pour un habitant d'Afrique subsaharienne.

L'eau est présente en abondance sur terre, mais elle est inégalement répartie. À l'échelle mondiale, quelques États disposent d'une ressource très abondante comme le Brésil, le Canada et la Russie. À l'opposé, quelques pays ont des ressources en eau quasi inexistantes, à l'image du Koweït et de certaines îles comme Malte ou les Maldives.

La quantité d'eau disponible sur un territoire donné constitue un élément important. Cependant, la capacité de mobilisation de cette ressource se révèle encore plus fondamentale. Elle correspond à la manière dont les États parviennent à s'adapter aux contraintes du milieu en construisant des ouvrages hydrauliques permettant, notamment, d'extraire une eau de qualité, de l'acheminer et de la stocker.

Cette capacité d'adaptation repose sur trois facteurs : l'expertise technique, la capacité financière et la volonté politique. L'indice de pauvreté en eau, qui prend en compte pour chaque État cette capacité de mobilisation, permet de mieux saisir les enjeux mondiaux de la crise de l'eau. Selon cet indice, des pays comme le Niger ou Haïti, cumulant des ressources en eau faibles et des difficultés techniques et financières importantes, se trouvent dans une situation hydrique particulièrement critique, ce qui n'est pas le cas pour Israël, malgré une faible ressource en eau, alors que la République démocratique du Congo – RDC –, qui dispose pourtant d'une ressource abondante, se trouve confrontée à une pauvreté en eau inquiétante.

Qu'il s'agisse de l'amélioration de l'accès au service de l'eau, de l'assainissement ou de la gestion durable, la France fait preuve d'un engagement actif sur la scène internationale. Notre pays a très largement contribué à la création de l'ODD 6 visant à garantir à tous l'accès à l'eau et l'assainissement et à assurer une gestion durable des ressources. Ainsi, nous nous sommes donné comme objectif d'assurer d'ici à 2030 un accès universel et équitable à l'eau potable à un coût abordable. Nous avons également comme cible l'amélioration

tion de la qualité de l'eau en réduisant la pollution et en augmentant considérablement le recyclage et la réutilisation sans danger de cette ressource.

Madame la ministre de la transition écologique, pouvez-vous nous indiquer concrètement comment le Gouvernement compte s'engager plus fortement encore aux échelles nationale, européenne et internationale en faveur de cet ODD crucial ?

La France, grâce à son réseau diplomatique et au levier de l'aide publique au développement – APD – doit continuer d'œuvrer pour mieux valoriser cette thématique politiquement et médiatiquement peu exposée et renforcer son soutien à des actions de terrain. Elle doit aussi impérativement se montrer exemplaire sur les questions hydriques sur son propre territoire, en métropole comme dans les outre-mer. Pour porter efficacement ce message, comme sur d'autres sujets environnementaux, la France doit mener à l'échelle nationale une action écologique ambitieuse et crédible, afin de favoriser, à l'instar de ce qu'elle a su faire pour le climat, un élan collectif au service de la préservation de la nature et du vivant à l'échelle de la planète.

À ce stade, j'invite notre assemblée à voter les crédits de la mission. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. En 2021, pour la première fois, les crédits consacrés à la prévention des risques frisent le milliard d'euros, puisque le programme 181 est doté de 1 032 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 992 millions d'euros en crédits de paiement. Il s'agit donc, à première vue, d'une augmentation importante des crédits par rapport à l'année dernière, de l'ordre de 26 % en autorisations d'engagement et de 21 % en crédits de paiement. Toutefois, cette apparente augmentation résulte en réalité d'un changement de périmètre. En effet, les crédits du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, sont intégrés au budget de l'État au sein du programme 181 pour un montant de près de 210 millions d'euros. À périmètre constant, les crédits du programme 181, hors titre 2, connaissent une relative stabilité en autorisations d'engagement et une baisse importante des crédits de paiement de 4,5 %.

Le champ du programme 181 est particulièrement large puisqu'il couvre la prévention de nombreux risques, qu'ils soient naturels, technologiques, industriels, nucléaires ou miniers. Tous ces risques sont surveillés et gérés par la Direction générale de la prévention des risques – DGPR –, dont je tiens à saluer l'action.

Si l'on déplore généralement peu d'accidents industriels graves en France, les risques n'en demeurent pas moins présents, comme nous l'a rappelé le grave accident industriel de Lubrizol, à Rouen, en septembre 2019. Au mois d'août dernier, l'explosion d'une usine dans le port de Beyrouth nous a également rappelé les dangers liés au nitrate d'ammonium, lequel était déjà à l'origine de l'explosion de l'usine AZF à Toulouse en septembre 2001.

Le risque nucléaire également reste d'actualité. S'il semble raisonnablement maîtrisé jusqu'à présent, il est aggravé par le changement climatique : il convient de demeurer vigilant.

Quant aux risques naturels, ils pourraient devenir les plus fréquents et les plus sévères dans les années à venir, selon les climatologues, comme en témoignent les terribles inondations provoquées par la tempête Alex.

Le champ d'action de la DGPR, déjà très vaste, doit désormais intégrer également une réflexion sur les risques nouveaux, comme l'illustre le débat sur les effets de la 5G sur la santé et l'environnement.

Vous le voyez donc, les actions de prévention et de gestion des risques menées dans le cadre du programme 181 sont vastes et leur importance est cruciale pour notre santé et notre sécurité. Dans ce contexte, la préservation au centime près des crédits de ce programme est essentielle. Je tiens donc à saluer, dans ce contexte budgétaire, l'effort réalisé pour maintenir le niveau actuel et augmenter les crédits du fonds Barnier.

Je voulais cependant relayer quelques inquiétudes, dont m'ont fait part plusieurs établissements publics et opérateurs d'État concernant la baisse de leurs financements ou de leurs emplois.

L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail – ANSES – connaît une baisse de son financement partagé entre cinq programmes différents. Cette baisse est susceptible de compromettre la réalisation de ses missions alors qu'elles sont de plus en plus nombreuses, notamment au regard de l'importance actuelle des enjeux de sécurité sanitaire.

L'Institut national de l'environnement industriel et des risques – INERIS –, qui joue un rôle central dans la connaissance du risque industriel, doit faire face à une baisse continue de son plafond d'emplois : on doit s'interroger sur les conséquences en matière de perte de compétences et donc de niveau d'expertise. L'Autorité de sûreté nucléaire – ASN –, qui fait face à un accroissement de sa charge de travail, a également indiqué avoir besoin d'effectifs supplémentaires pour mener à bien ses missions à court et à moyen terme.

Enfin, bien que sa mission ne concerne pas la prévention des risques, l'Agence de la transition écologique – ADEME – se trouve dans une situation particulière : elle dispose d'un budget très important mais réclame des moyens humains en adéquation avec les programmes des années à venir, notamment le plan de relance.

Je terminerai mon propos en abordant un thème qui a retenu particulièrement mon attention dans le cadre de mon rapport pour avis : la gestion du risque inondation, premier risque naturel par l'importance des dommages qu'il provoque et le nombre de communes et d'habitations concernées. Ainsi, 17 millions d'habitants se trouvent dans des zones inondables. Quelques semaines avant la tempête Alex, le Gard et l'Hérault ont été touchés par de violentes pluies. En décembre dernier, puis à nouveau au mois de juin, la Corse a également fait face à des précipitations d'une rare intensité, en particulier Ajaccio.

Je souhaite insister plus particulièrement sur deux points qui, selon moi, permettraient de réduire à l'avenir les effets des inondations. Le premier point, c'est l'amélioration de la

connaissance pratique de l'ensemble des acteurs et le développement en France d'une culture du risque, trop faible pour le moment.

Le deuxième point est l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Les inondations sont aggravées depuis des décennies par l'artificialisation des sols et la perte de terres agricoles qui absorbaient les eaux de pluie. Ce phénomène peut avoir des conséquences dramatiques pour les habitants de nombreux quartiers, qui se trouvent confrontés à ce risque accru d'inondations. Ainsi, à Ajaccio, les graves inondations de juin 2020 ont montré les limites d'une politique d'expansion urbaine de la commune. Il est admis aujourd'hui que l'urbanisation non maîtrisée de la ville a accru la fréquence et la gravité des inondations.

D'une manière générale, les plans locaux d'urbanisme doivent donc mieux prendre en considération le risque inondation et penser au réaménagement des territoires sinistrés pour les rendre moins vulnérables aux futures catastrophes climatiques.

Mme la présidente. La parole est à Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. De prime abord, je tiens à saluer l'augmentation globale des crédits de la mission. Ce budget traduit, cette année encore, la force de notre engagement dans la transition écologique. À cela s'ajoutent les 30 milliards d'euros du plan de relance qui a, lui aussi, une ambition écologique très forte.

Les événements que nous vivons aujourd'hui nous commandent plus que jamais d'accélérer le changement vers un modèle plus vertueux. Si cette transition passe par des moyens financiers importants, elle repose aussi sur des femmes et des hommes chargés de mettre en action nos ambitions sur le terrain. Le programme 217 est précisément le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques du ministère de la transition écologique, du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et du ministère de la mer. Il contient l'essentiel des effectifs de ces trois ministères et assure le financement des activités transverses, c'est-à-dire les fonctions juridiques, les moyens de fonctionnement, les moyens numériques ou encore la politique immobilière. Le programme porte également le financement de trois autorités administratives indépendantes : la Commission nationale du débat public – CNDP –, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires – ACNA – et la Commission de régulation de l'énergie – CRE.

Enfin, ce programme assure une partie du financement des deux écoles d'ingénieurs : l'École nationale des ponts et chaussées – ENPC –, que j'ai pu visiter dans le cadre de la réalisation de mon avis, et l'École nationale des travaux publics de l'État – ENTPE –, que la situation sanitaire ne m'a pas permis de visiter, mais dont j'ai pu auditionner à distance la direction, des chercheurs et des étudiants.

Comme je le disais précédemment, la transition écologique passe par des moyens financiers ainsi que par l'action des agents sur le terrain. Or le programme 217 connaît pour la treizième année consécutive une baisse de crédits qui se traduit, dans ce projet de loi de finances pour 2021, par une réduction des effectifs des trois ministères à hauteur de 780 équivalents temps plein.

J'entends et je partage la nécessité de mutualiser et d'optimiser notre action conjuguant meilleure efficacité et gestion rigoureuse de nos finances publiques, mais je considère qu'il faut aussi s'interroger sur l'effet du cumul de ces suppressions d'effectifs avant de les poursuivre sur le même rythme. L'exemple de la Commission nationale du débat public est ainsi significatif. Au moment où la participation citoyenne est partout mise en avant, elle risque de voir, en 2021, la suppression d'un ETP, alors qu'elle a déjà de grandes difficultés à assurer ses missions. J'ai déposé un amendement pour mettre en lumière l'importance de la participation des citoyens, laquelle facilite l'acceptation des projets des politiques.

Il n'en reste pas moins que la prise de conscience est là. La secrétaire générale du ministère de la transition écologique m'a indiqué qu'une revue des missions serait engagée dès 2021, pour envisager le ministère de demain, les métiers et les politiques prioritaires, les missions et les compétences. Je salue cette concertation positive.

D'autre part, des efforts sont déployés pour ne pas fragiliser outre-mesure les politiques menées par le ministère, certaines politiques et les échelons territoriaux étant relativement préservés, notamment l'échelon départemental. Rien ne se fera dans les territoires sans les territoires, et sans préserver nos forces sur le terrain, qui participent non seulement à l'action mais aussi à la prévention en anticipant les phénomènes.

Au-delà de ce point important qui requiert notre attention, la gestion du pôle ministériel est exemplaire : la prévision d'exécution est soutenable et des économies de fonctionnement sont réalisées.

J'en viens aux deux points que j'ai souhaité approfondir. Les moyens informatiques des trois ministères, tout d'abord, dans la perspective du développement à venir du télétravail. Jusqu'à présent, les agents étaient en effet trop rarement dotés d'équipements et, lorsqu'ils en disposaient, les logiciels étaient vétustes.

Au plus fort de la crise, ce sont 2,3 millions d'euros qui ont été immédiatement mobilisés, notamment pour acheter et configurer des postes de travail. Il faut désormais aller plus loin. Je me félicite de l'effort budgétaire important inscrit dans ce PLF au profit des moyens informatiques. N'ayons pas peur du télétravail : il sera une pratique vertueuse si nous prenons le temps de le mettre en place, dans le dialogue et en imposant des garanties telles que le droit à la déconnexion ou un nombre maximum de jours télétravaillés.

Deuxième point : s'agissant de l'École nationale des ponts et chaussées et de l'École nationale des travaux publics de l'État, je veux vous faire part de mon enthousiasme mais aussi d'une inquiétude. Ces écoles sont fortement engagées en faveur du développement durable et de l'aménagement durable des territoires. Les étudiants et les chercheurs que j'ai rencontrés sont des acteurs dynamiques de la transition et je tenais à mettre leur rôle en avant.

Je m'inquiète néanmoins du fait que les subventions pour charges de service public des deux écoles diminuent chaque année, tout comme leur plafond d'emplois. Cette situation bloque leur capacité à développer des ressources propres, alors que c'est notamment en recrutant de nouveaux chercheurs qu'émergent de nouvelles possibilités de partenariat. Je vous proposerai donc par amendement d'augmenter les subven-

tions pour charges de service public – SCSP – des deux écoles, d'un montant équivalent aux cinq ETP qu'il est prévu de supprimer en 2021.

Si je vous alerte sur les effectifs, je salue cependant les efforts déployés pour cibler leur réduction et, ce faisant, maintenir la qualité de service des ministères, ainsi que l'annonce d'une revue de mission pour l'an prochain.

Globalement, la gestion est rigoureuse et rationnelle, et le montant total des crédits de la mission témoigne d'une réelle ambition écologique. J'émetts donc un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur quelques bancs des groupes LaREM et Agir ens.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Patrice Perrot, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Mon rapport sur les programmes 113, « Paysages, eau et biodiversité », et 159, « Expertise, information géographique et météorologie » a été adopté le 21 octobre par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il comprend plusieurs points positifs, concernant le programme 113 tout d'abord, qui est destiné à soutenir les politiques des paysages, de l'eau et de la biodiversité. Ses crédits enregistrent une augmentation bienvenue de 14 % par rapport à l'an passé, soit 30 millions d'euros supplémentaires qui vont profiter à l'Office français de la biodiversité, aux parcs nationaux, à l'Office national des forêts – ONF – et à d'autres opérateurs.

Je me félicite que la dotation 2021 aux parcs nationaux, qui passe de 2,1 millions à 4,5 millions d'euros, fasse plus que doubler, ce qui, notamment, aidera les parcs à entretenir et à rénover leur parc immobilier. Je me réjouis également de la forte progression de la contribution du ministère de la transition écologique au fonctionnement de l'ONF, qui passe de 5 à 12 millions d'euros.

L'OFB, quant à lui, bénéficiera de 10 millions d'euros de crédits budgétaires supplémentaires, qui compenseront le prélèvement de même montant effectué l'an passé sur son fonds de roulement.

Notons également que le plan de relance prévoit que 300 millions d'euros seront consacrés aux réseaux d'eau et à la modernisation des stations d'assainissement, y compris en outre-mer, 135 millions d'euros à des opérations de restauration écologique et 60 millions d'euros aux espaces protégés, qui concernent directement l'OFB.

En effet, l'OFB va percevoir environ 85 millions d'euros supplémentaires en 2021, dont 45 millions destinés aux réseaux d'eau en outre-mer – où l'OFB joue le rôle des agences de l'eau –, 19 millions destinés aux aires protégées, 20 millions consacrés aux projets de restauration écologique et 3 millions pour le plan haies, qui vise à planter 7 000 kilomètres de haies supplémentaires en plus de la gestion durable de 90 000 kilomètres de haies existantes.

Enfin, 10 millions d'euros seront consacrés, comme en 2019 et en 2020, à la poursuite des objectifs du plan biodiversité.

J'en viens aux principales préoccupations que suscitent les programmes 113 et 159. La première est liée aux difficultés de l'ONF, dont la dette grandit et dont les ressources ne

suffisent plus à couvrir les besoins, notamment du fait de la chute des recettes de la vente de bois. C'est une réforme globale qu'il faut pour y remédier, et notre collègue Anne-Laure Cattelot a récemment fait des propositions en ce sens. Sur ce sujet, nous devons avancer de manière efficace et collégiale.

L'OFB est certes mieux doté sur le plan budgétaire mais se trouve amputé cette année de vingt ETP ; je le regrette.

Je tiens à vous alerter vivement concernant les dispositions financières et humaines du programme 159, dont les crédits s'élèvent à 480 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans le PLF pour 2021, contre 506 millions en loi de finances initiale pour 2020, soit une diminution de 5,4 %.

Les effectifs de tous les opérateurs du programme connaissent des évolutions à la baisse trop fortes : réduction de 87 ETP pour le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – CEREMA –, de 36 ETP pour l'Institut national de l'information géographique et forestière – IGN –, de 95 ETP pour Météo France. Je constate que de nombreux amendements ont été déposés afin de limiter ou d'inverser ces réductions d'effectifs.

Alerte plus grave, encore : je déplore la diminution de 5 millions d'euros des crédits attribués au CEREMA. Cette tendance peut d'autant moins durer que ses effectifs seront passés de plus de 4 000 ETP en 2010 à moins de 2 500 en 2021. J'invite l'Assemblée à soutenir le CEREMA ; c'est pourquoi j'ai déposé trois amendements visant non seulement à ramener la baisse des effectifs de 87 ETP à 37 ETP, mais aussi à préserver sa dotation budgétaire.

Notre situation sanitaire, financière, économique et sociale ne m'est pas indifférente mais j'espère sincèrement que nous parviendrons à un consensus sur la question du CEREMA dont l'expertise, vous le savez, est incontournable et reconnue, alors que notre pays est de plus en plus menacé par le réchauffement climatique, ses répercussions et les aléas de toutes les crises qui ont une incidence sur nos modes de vie. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et SOC. – M. Hubert Wulfranc applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, suppléant Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.

Mme Christine Pires Beaune, suppléant Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Je me fais aujourd'hui la voix de Marie-Noëlle Battistel, rapporteure spéciale de la commission des affaires économiques, qui est touchée par le covid-19 et à qui je souhaite un prompt rétablissement.

Force est de reconnaître que le plan de relance promet d'importants investissements dans la politique énergétique au sens large pendant les deux à trois années à venir : 6,3 milliards d'euros pour la rénovation thermique des bâtiments publics et privés, 1 milliard pour la décarbonation de l'industrie, 1,28 milliard pour la prime à la conversion et le bonus écologique afin d'accélérer le renouvellement du parc automobile, près de 1,4 milliard pour créer l'avion vert et, enfin, 2 milliards pour développer la filière hydrogène vert. Les chiffres donnent un peu le vertige. Ces dispositifs sont très attendus par les secteurs économiques concernés et

permettront notamment de soutenir les filières industrielles qui sont durement touchées par la crise économique aiguë et dont l'horizon est bien incertain.

Et pourtant, si ces efforts financiers sont louables, ils apparaissent biaisés lorsque l'on considère l'évolution des crédits budgétaires dont on m'a confié l'examen. L'enveloppe d'aide à l'achat de véhicules moins polluants compense pour partie le recul net de 290 millions d'euros des dotations budgétaires durables affectées par le programme 174, « Énergie, climat et après-mines », à ces mêmes aides. Le montant total de ces crédits n'est toujours pas à la hauteur des objectifs d'électrification du parc automobile.

Quant au dispositif MaPrimeRénov', le doublement de ses dotations dans le programme 174 est le strict résultat de la substitution de la prime à l'ancien crédit d'impôt transition énergétique, le CITE. En 2021, l'addition de ces crédits avec l'enveloppe annuelle relevant du plan de relance pour accélérer le traitement des passoires thermiques n'arrive même pas au niveau du CITE en 2018. L'utilisation de ces moyens est censée être plus ambitieuse et privilégier des rénovations globales : j'approuve. Mais précisément, si l'on tient compte du coût global d'une rénovation performante, ces crédits ne permettraient de financer la rénovation que d'à peine 200 000 logements, ce qui est très loin de l'objectif que vous vous êtes fixé de 500 000 logements rénovés par an.

Même déception, enfin, concernant les énergies renouvelables. Le seul effort supplémentaire de l'État portera sur l'hydrogène vert, déjà évoqué, qui n'est pas une source d'énergie renouvelable à proprement parler. Son développement est une avancée bienvenue, mais le chemin est encore long avant d'aboutir à une production d'hydrogène réellement décarbonée et cette solution ne suffira pas pour relever le défi de l'indispensable transition énergétique. Or, si les crédits du programme 345, « Service public de l'énergie », augmentent de 1,2 milliard d'euros en 2021, ils se décomposent comme suit : 376 millions pour couvrir l'augmentation des surcoûts liés à la péréquation tarifaire dans les zones non interconnectées, 295 millions pour suivre la croissance du volume annuel de biométhane injecté dans les réseaux, 580 millions pour la poursuite du développement en métropole des filières de production d'énergie renouvelable.

Ces 580 millions pourraient apparaître comme une belle progression s'ils ne s'inscrivaient pas dans la stricte ligne de la programmation pluriannuelle de l'énergie. De fait, le budget de l'État pour 2021 ne prévoit aucun moyen pour accélérer le développement des énergies renouvelables – ENR – en étant à la hauteur de nos ambitions et, surtout, de l'urgence climatique. Pour tous mes espoirs déçus, j'ai donné en commission des affaires économiques un avis défavorable à l'adoption des crédits de l'énergie, mais la commission, quant à elle, a émis un avis favorable.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas le dispositif de l'accès régulé à l'énergie nucléaire historique – ARENH –, auquel j'ai consacré mes travaux cette année, qui a significativement contribué au développement des énergies renouvelables. Ce n'était certes pas son objectif mais je déplore que les fournisseurs alternatifs, qui bénéficient grâce à ce dispositif d'un approvisionnement à meilleur marché et sans risque, aient globalement peu investi dans leurs outils de production.

Je me suis intéressée à ce mécanisme, parce qu'il est à la fois un instrument de régulation du marché de l'électricité et une référence pour l'établissement des tarifs régulés de l'électricité. Mis en place en 2011, ses objectifs visaient à ouvrir le marché de l'électricité aux fournisseurs autres qu'EDF, et à

permettre aux consommateurs de bénéficier durablement de prix reflétant les coûts amortis du parc nucléaire historique, quel que soit leur choix de fournisseur. On peut considérer qu'ils ont été atteints : les fournisseurs alternatifs se sont solidement installés sur le marché et nos concitoyens comme les entreprises ont bénéficié d'un prix stable pour une grande partie de leur consommation. Cependant, victime de son succès, le dispositif montre ses limites.

En tout état de cause, je considère pour ma part qu'il doit être réformé rapidement, avant l'échéance de 2025. Il est indispensable, pour l'avenir de notre souveraineté énergétique, que ses éléments fondamentaux reposent sur le prix le plus juste possible, correspondant à la couverture de tous les coûts liés au nucléaire et équitable pour tous. Quel calendrier peut-on espérer, madame la ministre, pour la remise à plat du dispositif de régulation ? Comment garantirez-vous la pérennité d'EDF sans surrémunérer ses investissements ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

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

M. Christophe Arend, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le programme 174, « Énergie, climat et après-mines », dispose d'une enveloppe budgétaire de 2,5 milliards d'euros, montant stable par rapport à 2020 : il faut saluer cette stabilité dans le contexte inédit que nous traversons, d'autant qu'il convient d'y ajouter les crédits du fonds de relance.

Ce budget s'inscrit dans une vision de long terme puisqu'il permettra de financer les politiques de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique. Le programme 174 participera pleinement à l'effort national de relance de notre économie. Il saisit aussi l'occasion qui nous est donnée d'accélérer la mutation de notre économie vers un modèle plus durable et solidaire.

Les crédits du programme permettront tout d'abord de mener des actions concrètes dans le champ social. C'est le chèque-énergie, qui aide nos concitoyens modestes à payer leur facture d'énergie. C'est le travail de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs – ANGDM. Je sais, madame la ministre, que vous êtes particulièrement sensible aux gueules noires. L'agence aide une population âgée, fragile et bien souvent en perte d'autonomie. La diminution naturelle du nombre d'ayants-droit doit nous amener à anticiper le devenir de l'agence. Son expérience de l'accompagnement des personnes en perte d'autonomie devrait servir de modèle pour la mise en place de la cinquième branche de l'assurance maladie, dédiée à la dépendance.

C'est aussi le financement des projets de territoires, là où nous fermons une centrale nucléaire – Fessenheim – et les quatre centrales thermiques à charbon, afin de développer de nouvelles activités économiques au travers des projets de territoires et aussi d'aider les salariés touchés à trouver un nouvel emploi.

Le programme porte également deux politiques qui participent directement à l'effort de relance économique et à l'objectif de transition écologique et qui, à ce titre, bénéficient de crédits supplémentaires dans le cadre du plan de relance.

La première est l'aide MaPrimeRénov', qui permet à nos concitoyens de financer les travaux de rénovation énergétique de leur logement. Doté de 740 millions d'euros, ce dispositif

bénéficiera de 1,7 milliard d'euros supplémentaires au titre du plan de relance. Cette aide a trois effets bénéfiques : elle soutient le secteur du bâtiment, elle améliore l'efficacité énergétique du parc résidentiel et elle réduit à terme la facture énergétique des Français. Je tiens tout particulièrement à saluer la décision du Gouvernement d'ouvrir le bénéfice de cette aide à tous les ménages, mais aussi d'étendre son périmètre aux propriétaires bailleurs et à l'ensemble des copropriétés.

MaPrimeRénov' permettra de réduire le nombre de passoires thermiques et d'augmenter le nombre de logements dits BBC – bâtiment basse consommation. Les ménages ont également besoin d'être accompagnés sur un plan technique : c'est la raison pour laquelle nous vous proposons de cofinancer l'assistance à maîtrise d'ouvrage. À terme, il serait nécessaire de s'interroger sur la possibilité de la rendre obligatoire pour améliorer la cohérence des investissements réalisés. Le cas échéant, il faudra probablement augmenter les aides financières pour que cela ne devienne pas un frein pour les ménages. Les nouvelles orientations de MaPrimeRénov' vont dans le bon sens et profiteront aux ménages comme aux entreprises du bâtiment.

La deuxième politique du programme 174, qui s'inscrit dans le plan de relance, est l'aide à l'acquisition de véhicules propres. Le Gouvernement a budgété 1,42 milliard d'euros de crédits pour financer un bonus écologique et une prime à la conversion améliorés, de façon à redynamiser un marché de l'automobile exsangue. Pour 2021, le budget prévisionnel prévoit 1,78 milliard d'euros de crédits pour ces mêmes aides, répartis entre le programme 174 et le plan de relance.

Au-delà de l'impact immédiat sur le marché, il s'agit bien d'améliorer la qualité environnementale du parc automobile français. Le bonus écologique permet l'entrée massive de véhicules électriques dans le parc, ce qui irriguera notamment le marché de l'occasion dans les prochaines années, tandis que la prime à la conversion permettra aux ménages modestes de mettre au rebut de vieux véhicules polluants pour des voitures plus récentes, plus économes en carburant et moins émettrices de CO₂ ou de particules fines.

Il est important de conserver un bonus écologique élevé pour soutenir les véhicules à énergie alternative, ce qui profitera aussi à notre industrie, qui s'est complètement engagée dans ces nouvelles technologies. De même, conserver une prime à la conversion importante est indispensable pour aider les ménages modestes dans le contexte économique actuel.

Le programme 174 est un outil fondamental au service de la transition écologique, de la lutte contre le réchauffement climatique. Il participe pleinement à la relance de notre économie et renforce aussi notre aide en faveur des ménages modestes. Je vous propose de poursuivre ces efforts. Je donnerai donc un avis favorable à l'adoption de ces crédits. *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et Dem.)*

M. Fabien Matras. Bravo !

Mme la présidente. Nous en venons aux porte-parole des groupes.

La parole est à M. Benoit Simian.

M. Benoit Simian. Voilà plusieurs années que l'écologie est au centre de tous les discours politiques, mais la révolution culturelle et sociétale qu'elle exige semble s'inscrire dans un

temps définitivement long, trop long. Rappelons-nous la fameuse formule du président Chirac : « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. » Ce budget peut-il prétendre réconcilier les discours et les décisions politiques en matière de développement durable, lui qui se targue d'être le premier budget vert de la planète ?

Je reconnais bien volontiers qu'il consacre une hausse importante des moyens dédiés à l'écologie. Le ministère de la transition écologique – ou, devrais-je dire, de l'urgence écologique ? – va ainsi bénéficier d'un budget de 48,6 milliards d'euros, ce qui représente à périmètre constant une hausse de 1,3 milliard. Il faut y ajouter les 30 milliards du plan de relance pour 2021 et 2022. Si cette augmentation est de bon aloi, toutefois, la question se pose de la ventilation de ces crédits et des priorités de ce budget. Sur ce point, permettez-nous d'exprimer des inquiétudes.

La première et non la moindre concerne la baisse des effectifs de votre ministère, sur laquelle un certain nombre de hauts fonctionnaires nous ont alertés. Vous avez en effet prévu de supprimer près de 1 000 emplois sur cette seule mission, et ce pour la troisième année consécutive.

Il est vrai qu'un effort de mutualisation a été réalisé mais il est loin de justifier à lui seul l'ensemble des suppressions de postes. Le Gouvernement a affirmé que ces suppressions porteraient exclusivement sur les administrations centrales, sans affecter les moyens de terrain. Que faut-il répondre alors aux parcs nationaux qui voient leurs effectifs diminuer sur le terrain ? Il faut faire cesser cette hémorragie – c'est ce que disent les acteurs de terrain aux députés que nous sommes – et porter partout l'ambition écologique que nous devons défendre ardemment.

Partageant votre volonté de faire de la rénovation énergétique un axe majeur de la relance, nous nous réjouissons de l'élargissement du dispositif MaPrimeRénov', qui était une demande de longue date du groupe Libertés et territoires. Nous sommes plus sceptiques quant aux moyens déployés, la hausse des crédits prévus dans cette mission et dans le plan de relance permettant à peine de revenir au niveau d'investissements publics atteint en 2018 par le crédit d'impôt transition énergétique – CITE. Nous redoutons également que les acteurs de la rénovation énergétique tardent à se mettre en mouvement par crainte, une fois de plus, de l'instabilité des aides, les 2 milliards d'euros additionnels n'étant prévus que pour deux ans.

Nous sommes également sceptiques sur le bonus-malus concernant les véhicules, qui a migré des transports à l'énergie. Nous sommes prudents quant aux fausses bonnes idées de taxes ou de malus au poids pour tel ou tel véhicule.

Des efforts sont faits pour la préservation de la biodiversité. Ce budget prévoit 36 millions de dotations supplémentaires en 2021, auxquels s'ajoutent 550 millions au titre du plan de relance. Nous redoutons, là aussi, que le budget soit un peu court. Nous déplorons notamment la hausse trop limitée des moyens de l'OFB, qui devait être un office puissant – je vous sais très attachée à sa mise en place. On nous parle là aussi de baisse du nombre d'ETP. Cette entité devait être pourtant le bras armé de notre politique de protection de la biodiversité.

Nous avons pris connaissance de votre volonté d'amender tardivement le projet de loi concernant les énergies renouvelables. Nous le regrettons. Renégociation de contrat d'énergie solaire, nous dit-on, pour bénéficier d'une surrentabilité ?

Question légitime mais qui demande du temps. Cela me rappelle le débat qui avait eu lieu il y a quelques mois sur le GNR – gazole non routier – et qui avait abouti à un fiasco. Madame la ministre, le groupe Libertés et territoires appelle à la prudence concernant la renégociation de ces contrats. Les effets de cette mesure de rétroactivité pourraient être importants. Cette décision pourrait être dramatique pour nos territoires.

Plus globalement, nous voyons d'un bon œil la hausse du soutien aux énergies renouvelables, avec un budget de plus de 6,9 milliards en 2021. Espérons que cela sera suffisant pour atteindre les objectifs de la PPE – programmation pluriannuelle de l'énergie – et les engagements que nous avons pris dans le cadre de l'accord de Paris.

Je souhaite redire ici devant vous que l'écologie, c'est bien, l'écologie de terrain, c'est mieux. Je me réjouis des nouvelles mesures relatives à l'instruction des projets de moins de 5 millions, qui favorisent la déconcentration. Néanmoins, on voit trop souvent, ici et là, des veto des DDTM – directions départementales des territoires et de la mer – et des DREAL – directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement – qui ne vont pas dans le sens de projets à énergie verte. J'ai à vous soumettre, si vous le voulez bien, l'exemple d'une petite commune de la vallée d'Aspe, en Nouvelle-Aquitaine.

Mme la présidente. Je vous prie de conclure, mon cher collègue.

M. Benoît Simian. Ce type de projet serait pourtant une bouffée d'oxygène – ou devrais-je dire d'hydrogène – pour nos territoires, mais nous cherchons encore les 100 millions promis il y a quelques années par Nicolas Hulot.

Certains membres de notre groupe s'abstiendront sur les crédits de cette mission, tandis que d'autres voteront contre.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Le périmètre de ce rapport spécial inclut assez logiquement un sujet majeur qui devrait vous mobiliser entièrement : celui de l'urgence écologique et de ses conséquences, défi majeur pour l'humanité. Nous devons protéger les écosystèmes, à commencer par ce qui en constitue le réseau le plus vital, celui qui permet la vie, comme le sang irrigue notre corps – je fais bien sûr allusion au réseau hydrographique et donc à l'eau, notre bien commun le plus précieux.

Mais cela n'est pas le seul enjeu et, pour prendre en considération les multiples défis qui se dressent devant nous, nous devons nous doter des moyens publics nécessaires, indispensables même, pour faire face, anticiper, adapter, bifurquer. Les opérateurs relevant du périmètre de cette mission sont donc essentiels à plus d'un titre. Je ne donnerai que quelques exemples, mais je signale que nous nous battons contre des logiques austéritaires appliquées à l'ensemble de ces opérateurs depuis le début du quinquennat. La bifurcation écologique ne peut pas avoir pour maxime de faire mieux avec moins, un peu moins chaque année, pour finir par faire peu avec rien.

Les agences de l'eau et l'OFB sont les piliers de la protection des milieux et l'IGN – Institut national de l'information géographique et forestière – intervient dans la surveillance de l'érosion côtière, entre autres. Sans les agents de Météo France, comment prédirait-on les épisodes cévenols, la

tempête Alex et toutes celles à venir? Sans le CEREMA, quel bureau d'expertise public pour penser un nouvel aménagement du territoire?

Le domaine de la prévention des risques est particulièrement touché. L'action « Prévention des risques technologiques et des pollutions » subit une coupe de 27 millions d'euros. L'institut national de l'environnement industriel et des risques doit perdre encore treize ETP. Quelles leçons ont donc été tirées des accidents d'AZF et de Lubrizol? Aucune, visiblement. Quelles conclusions, de la situation scandaleuse du bassin pétrochimique de Lacq? Aucune, non plus. Pourtant, sur ce site des Pyrénées-Atlantiques, la faillite de l'auto-contrôle des industriels est flagrante, à moins de prétendre que des rejets de bromopropane 196 000 fois supérieurs aux normes seraient anodins pour la santé et l'environnement – et ce n'est qu'un exemple. Les ICPE – installations classées pour la protection de l'environnement du site –, comme partout sur nos territoires, n'y sont quasiment jamais contrôlées et la population, non seulement en paie le prix sur sa santé, mais doit en plus se battre contre l'opacité qui entoure ces pratiques, se battre contre l'omerta des autorités de santé sur les études épidémiologiques, se battre contre la complaisance cynique de certains élus et, maintenant, se battre contre le démantèlement de l'État, normalement chargé de les protéger.

C'est à dessein qu'on soumet cette mission à une austérité d'une ampleur inouïe. Le ministère et ses opérateurs ont perdu au total 8 195 ETP depuis 2017. Avec la suppression de 1 314 ETP prévue pour 2021, on s'achemine vers une suppression de 15 % des effectifs depuis le début du quinquennat du président Macron.

Nous subissons d'ores et déjà les effets concrets du réchauffement climatique. La biodiversité s'érode à un rythme sans précédent. Les rapports scientifiques qui tirent la sonnette d'alarme s'accumulent. Nous ne pouvons cautionner un tel affaiblissement de l'État à rebours de l'urgence écologique et de l'impératif de planification, contraire à l'intérêt général et à la protection de la santé de nos concitoyens.

En l'état, le groupe de La France insoumise ne peut pas voter en faveur d'un tel budget : nous avons donc déposé une série d'amendements se voulant à la hauteur des enjeux.

Opérer la bifurcation écologique ne peut se faire sans investir des moyens importants dans les opérateurs de l'État, qui sont engagés au quotidien. C'est pourquoi nous vous proposerons notamment le relèvement de 200 ETP, dédiés à l'inspection des sites classés, l'augmentation des dotations du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, pour assurer une véritable politique de prévention des risques naturels, et l'augmentation des crédits alloués à plusieurs opérateurs essentiels.

Madame la ministre, mes chers collègues, votre doctrine visant à faire mieux avec moins revient en vérité à tourner la tête pour faire semblant de ne pas voir les conséquences de votre politique, qui voudrait s'affranchir des réalités physiques. Mais la croissance infinie dans un monde aux ressources limitées, c'est plus qu'une impasse, c'est un chemin vers l'abîme.

Madame la ministre, le 4 novembre 2019, vous teniez ici-même les propos suivants : « Nous sommes en train de pleurer pour huit ETP et nous devons tous être conscients du caractère presque absurde de la situation où nous en arrivons. Mais si nous en sommes à voter à l'unanimité un tel amendement, c'est parce que nous arrivons au trognon. »

Alors, madame la ministre, je vous pose la question : qu'y a-t-il après le trognon ? (*M. Éric Coquerel, rapporteur spécial, applaudit.*)

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

M. Hubert Wulfranc. J'aime répéter : « Un seul être vous manque et tout est dépeuplé ». Dépeuplés, votre ministère et les opérateurs qui travaillent dans le domaine de l'écologie solidaire, celle que nous souhaitons, le sont aujourd'hui.

Au-delà de cette constance, que plusieurs de mes collègues ont déjà rappelée, je voudrais commencer mon propos par la question des énergies renouvelables. En effet, le Gouvernement a récemment ouvert les discussions avec les acteurs du photovoltaïque, afin de réviser a posteriori les contrats signés avant le moratoire de 2010, dont les tarifs sont particulièrement avantageux. Selon la Cour des comptes, les arrêtés antérieurs à 2010 pèsent encore 2 milliards d'euros tous les ans, jusqu'en 2030, soit 30 % de l'ensemble des charges liées aux énergies renouvelables en 2018.

L'initiative du Gouvernement intervient deux ans après la négociation à la baisse des tarifs de six projets éoliens *offshore*, pour une économie estimée à 15 milliards d'euros environ. Un effort bienvenu de votre gouvernement, qui cherche ainsi à corriger les écueils du passé, alors qu'il y a quelques années encore, il fermait pudiquement les yeux sur la spéculation financière qui entourait ces projets. Pour notre part, nous n'avons cessé, depuis l'origine, de dénoncer la façon dont notre pays s'est engagé dans le développement des énergies renouvelables, c'est-à-dire non seulement sans définir de plan national d'aménagement du solaire et de l'éolien, mais aussi, malheureusement, en levant les obstacles réglementaires aux implantations – avec les conséquences que nous savons – et en élaborant des mécanismes de soutien aux conséquences financières désastreuses.

Ainsi, selon la Cour des comptes, les seuls contrats signés avant 2010 pèseront, à terme, pas moins de 38 milliards d'euros pour les finances publiques, pour seulement 0,7 % de la production d'électricité. Les contrats de l'éolien coûteront 40 milliards d'euros en vingt ans, pour à peine 2 % de la production française. En la matière, le triomphe des intérêts privés au détriment des populations, de l'environnement et du bien commun doit donc cesser. Selon nous, il est grand temps de défendre l'exigence d'une maîtrise publique du secteur de l'énergie. Malheureusement, le nouveau démantèlement d'EDF, au travers du projet Hercule et du plan mimosa, va à l'inverse de cette exigence.

Concernant les crédits du programme « Énergie, climat et après-mines », il nous faut dire un mot des crédits relatifs à la rénovation énergétique de l'habitat. En effet, vous lui consentez dans le plan de relance un effort spécifique de 1,7 milliard sur deux ans, crédits fléchés en direction des propriétaires occupants et des propriétaires bailleurs, ainsi que vers les copropriétés. Mais le compte n'y est toujours pas : les moyens globaux en faveur du parc résidentiel privé ne dépasseront en effet pas 1,7 milliard d'euros annuels d'ici à 2022, hors baisse de la TVA pour les projets de rénovation, qui représente 1,25 milliard d'euros. Le montant que vous allouez est donc toujours nettement insuffisant pour parvenir à un nombre de rénovations de l'ordre de 500 000 logements par an. En comparaison, l'Initiative rénovons ! estime l'investissement nécessaire à la rénovation des seules passoires thermiques à 3,2 milliards par an pendant vingt ans, quand notre collègue du groupe Socialistes et apparentés chiffrait les besoins à quelque 6 milliards d'euros par an.

Le Gouvernement persiste donc dans la voie du sous-investissement, alors même que ce secteur pourrait représenter un marché de 29 milliards d'euros et entraîner la création de plus de 200 000 emplois. La rénovation de l'habitat pourrait donc être un formidable outil du soutien à l'activité, dont notre pays aura tant besoin dans les mois et les années qui viennent. Quant à la résorption des passoires thermiques, elle représenterait, à terme, une économie de l'ordre de 600 euros par an en moyenne sur les factures énergétiques des ménages modestes : ce n'est pas rien, si on la compare au chèque énergie, versé à 16,5 millions de bénéficiaires, et dont le montant avoisine les 200 euros. Avec d'autres, nous continuons de penser que, dans l'attente de la rénovation des passoires thermiques, il faudrait impérativement porter le montant de ce chèque à 600 euros : en effet, il n'est pas normal qu'en dépit de ce dispositif, 10 % des Français peinent encore à acquitter leur facture d'énergie, quand 33 % sont contraints de limiter leur chauffage en période hivernale,...

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur le député.

M. Hubert Wulfranc. ...d'autant que la longue crise sanitaire et sociale que nous traversons aurait dû vous conduire à prendre des dispositions de cette nature.

Pour l'ensemble de ces motifs, le groupe de la Gauche démocrate et républicaine ne votera pas les crédits de la mission.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. En cette période de crise, et en ce début de XXI^e siècle, la transition écologique représente une véritable priorité pour le bien-être de notre civilisation. Ce ne doit pas être une belle parole sans acte, un terme dénué de sens, un décor pour faire joli, un arbre qui cache la forêt.

Depuis le début du quinquennat, le Gouvernement et la majorité présidentielle sont pleinement engagés dans l'action écologique ; une action pour transformer notre société en profondeur et pour accompagner le changement vers plus de biodiversité, plus de mobilités douces, moins de dioxyde de carbone, moins de déchets, et plus d'énergie verte, avec l'objectif de rendre les villes plus respirables, la terre plus saine, les eaux moins usées, mais aussi de préserver les sols et de protéger la faune sauvage.

Fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim, fermeture de toutes les centrales à charbon d'ici à 2022, plan vélo, augmentation des surfaces agricoles dédiées au bio, obligation pour la restauration collective de travailler avec au moins 50 % de produits bio et de qualité, prime à la conversion, fin de l'exploitation des hydrocarbures : ce n'est qu'un début. La transition écologique, ce sont 30 milliards d'euros dans le cadre du plan France relance, dont 6,7 milliards consacrés à la rénovation énergétique à travers le dispositif MaPrimeRénov'. La transition écologique, c'est aussi la rénovation des bâtiments publics, des logements sociaux et des TPE et PME. La transition écologique, ce sont encore 1,2 milliard d'euros pour soutenir les transports du quotidien et étendre la pratique du vélo, 3,4 milliards pour les technologies vertes, 1,2 milliard pour la décarbonation de l'industrie. C'est aussi un soutien de 2 milliards d'euros à l'agriculture durable, à la filière bio et aux circuits courts, pour revenir au local et à une alimentation saine.

Dans ce contexte, je suis fière de proposer avec mes collègues, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, un crédit d'impôt de 2 500 euros pour accompagner les filières agricoles dans la certification haute valeur environnementale – HVE – de niveau 3, afin d'aider à rendre les pratiques plus respectueuses de nos espaces naturels et de notre bien-être.

Le budget de l'État pour 2021 est à la hauteur de ses ambitions environnementales, puisque près de 43 milliards d'euros de dépenses sont favorables à l'environnement, soit une hausse de 8,5 milliards d'euros par rapport à 2020, ce qui signifie que le Gouvernement et la majorité présidentielle sont pleinement engagés dans la transformation verte de notre pays. Avec son budget vert, la France est également le premier pays au monde à mesurer l'impact du budget de l'État sur l'environnement au regard de différents critères, comme la lutte contre le changement climatique, la protection des espaces naturels ou la lutte contre les pollutions. Il s'agit d'une pratique innovante en matière budgétaire, qui permet de vérifier la concrétisation écologique, sur le terrain, des mesures que nous adoptons.

Étant majoritairement issus de la société civile, nous sommes en effet des élus de terrain et cela se vérifie dans nos actes ! N'en déplaise aux oppositions, le Gouvernement et la majorité présidentielle sont pleinement ancrés dans la transition écologique : les actes sont là, preuve qu'aucun parti politique ne possède l'apanage du vert. L'écologie n'appartient pas à un groupe : elle est de notre responsabilité à tous. C'est une démarche collective, main dans la main ; une pratique que nous pouvons tous appliquer dans notre vie quotidienne. Car en matière écologique, le respect de soi commence par le respect des autres : c'est avec l'écologie que nous garantirons notre terre, nos modes de vie, notre santé, la protection de nos espaces naturels et de nos terres agricoles et, bien entendu, les générations futures.

L'écologie, c'est notre destin commun, et pour toutes ces raisons, mes chers collègues, le groupe La République en marche vous invite à voter les crédits de cette mission. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.)*

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

M. Pierre Vatin. Qu'il s'agisse du volet énergie, que j'expose ici, ou du volet transports, dont vous parlera ma collègue Valérie Beauvais tout à l'heure, les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », que nous examinons cet après-midi, appellent de nombreuses remarques et sont source, pour le groupe Les Républicains, de nombreuses inquiétudes, dans la droite ligne de celles que vos décisions hâtives, ou onéreuses, et budgétairement irrationnelles suscitent.

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

M. Pierre Vatin. Les éoliennes et le solaire sont des énergies séduisantes, mais qui apparaissent désormais financièrement intenable et, dans de très nombreux cas, écologiquement discutables. En effet, si la quantité d'énergie produite peut être séduisante, le coût global d'entretien et le coût de dépollution en fin de vie obèrent la rentabilité des équipements, et demeurent les grands oubliés du budget pour 2021. Les programmes budgétaires consacrés aux énergies renouvelables arrivant en fin de vie, le risque est grand d'oublier en terre les énormes cubes de béton qui constituent les fondations des éoliennes démontées et d'oublier les problématiques liées au recyclage et à la dépollution des panneaux photovoltaïques hors d'usage.

De la même façon, si les crédits supplémentaires en faveur de la biodiversité et de la qualité de l'air apparaissent être un élément positif, ils ne corrigent pas les remarques acerbes de la Commission européenne s'agissant des infractions de la France aux directives oiseaux et habitat...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Si même la Commission le dit...!

M. Pierre Vatin. ...non plus que les critiques de la Cour des comptes sur les mauvais résultats du Gouvernement en matière de politique de lutte contre la pollution de l'air.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Tout à fait !

M. Pierre Vatin. Même le Conseil économique, social et environnemental, pourtant fort sollicité par votre majorité, juge « décevant » le bilan de la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Implacable !

M. Pierre Vatin. Au vu de ce qui précède, je ne peux que regretter que les crédits, bien qu'au rendez-vous, ne permettent pas de compenser, au choix, le manque ou l'excès de volonté politique, selon que l'on se place ici, du côté des artifices d'État, ou là, du côté de sa doctrine.

Ici, il y a des artifices, mais des artifices dangereux quand, comme le rappelle mon collègue Martial Saddier, la loi précise une fourchette de participation des agences de l'eau à l'Office français de la biodiversité. Malheureusement, la ministre peut se passer du Parlement pour faire évoluer la participation vers le haut de la fourchette, ce qui ne manquerait pas de provoquer un prélèvement supplémentaire de 17 millions d'euros sur les agences de l'eau, qui serait inacceptable.

De même, la baisse du nombre de permis de chasse provoque une baisse des redevances cynégétiques et des redevances au titre du plan écophyto. Sachant que les agences de l'eau reversent une partie de ces redevances à l'OFB sous forme de forfait, cela entraîne dès lors, mécaniquement, une baisse de leur budget.

S'y ajoute une sollicitation de certaines agences de l'eau en cas de catastrophe climatique. Si la sollicitation n'est pas contestée dans son objet, elle n'en demeure pas moins une restriction de leurs capacités d'investissement, qui n'est pas compensée.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Elles vont se retrouver à sec !

M. Pierre Vatin. Enfin, et surtout, s'y associe une baisse des effectifs des agences de l'eau, qui se poursuit depuis 2012 et qui, incontestablement, fait des agences de l'eau les agences publiques auxquelles l'État demande le plus gros effort. Comme je le disais, c'est un artifice pour l'État, qui finance à bon compte, mais c'est un coup dur pour les agences de l'eau.

Là, votre politique est, hélas, une manifestation de la doctrine d'État. L'augmentation de 242 % des sommes allouées au service public de l'énergie n'a que marginalement pour but de développer et protéger notre mix énergétique. Elle vise surtout à assurer la dépense gigantesque résultant de la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim, et de couvrir le coût que cela représente pour la nation.

Je me réjouis de voir que le contrôle de la sûreté nucléaire est largement augmenté – voilà au moins un point sur lequel nous sommes en accord avec vous –, mais uniquement si la maximisation de la durée de vie du parc nucléaire existant est l'un de vos objectifs – et la neutralité carbone en est un, n'est-ce pas? Cependant, je me déssole de la fermeture de la centrale de Fessenheim qui, dès septembre 2020, a entraîné le rallumage de toutes nos centrales à charbon, ou rendu la France dépendante de ses voisins européens, auxquels elle doit acheter beaucoup d'électricité. Qu'est devenue l'indépendance énergétique de la France? Je vous pose, encore une fois, la question.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Hélas...

M. Pierre Vatin. Venons-en à la dépollution. Si au chapitre de la prévention des risques, les crédits augmentent en raison de la création de deux nouvelles actions visant à renforcer l'INERIS, d'une part, et le fonds de prévention des risques naturels majeurs, d'autre part, une remarque se fait immanquablement jour.

La gestion des sols pollués continue d'être le parent pauvre de l'action « Prévention des risques technologiques et des pollutions », et l'Agence de la transition écologique recevra manifestement encore moins de moyens dans ce domaine.

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

M. Pierre Vatin. Les riverains de l'ancienne décharge de Néry-Saintines, dans l'Oise, comme ceux des nombreuses autres décharges chimiques abandonnées de France, devront encore attendre.

Je conclurai par un mot sur l'agriculture. Au premier rang, les agriculteurs seront heureux de travailler la terre et d'élever leurs animaux, pour autant que l'accompagnement dont ils doivent bénéficier dans leurs efforts de protection des sols soit sincère, durable, et notre agriculture défendue et protégée au niveau international.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. On aime les animaux!

M. Pierre Vatin. Vous l'aurez compris : le groupe Les Républicains ne votera pas en faveur des crédits de cette mission. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Magistral!

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Bolo.

M. Philippe Bolo. Les crédits du programme « Énergie, climat et après-mines », auxquels est venu s'adosser un plan de relance, soutiennent des ambitions fortes pour la transition énergétique de la France. Ils permettront de réduire l'empreinte CO₂ de notre pays, que ce soit en matière de mobilité ou de logement. Ces points positifs ressortent de quelques chiffres : 2,8 % d'augmentation des crédits par rapport au budget 2020 ; s'agissant de la mobilité, 2 milliards d'euros consacrés à l'hydrogène vert et 1,28 milliard à la prime aux véhicules propres ; s'agissant du logement, 3,7 milliards affectés à la rénovation thermique des bâtiments et 500 millions à la rénovation énergétique des logements sociaux.

Vous l'aurez compris : le groupe Mouvement démocrate (MoDem) et démocrates apparentés souligne les ambitions portées par ces crédits. En contrepartie, il me revient de vous signaler qu'il est tout aussi important de considérer la manière dont nous concrétiserons ces ambitions sur le terrain, dont nous les traduirons en actes, dont nous attein-

drons effectivement les objectifs. À ce titre, je voudrais prendre trois exemples révélateurs des dysfonctionnements et des limites que nous rencontrons parfois, contrecarrant les ambitions qui sont les nôtres.

Le premier exemple est celui de la méthanisation. Dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie, nous avons fixé des objectifs ambitieux en la matière ; or son développement est freiné – c'est le moins que je puisse dire – par la révision des prix, ainsi que par l'ensemble des modalités et des décrets d'application des lois que nous adoptons ici. Le tout manque de lisibilité, d'où la frilosité des investisseurs qui souhaiteraient miser sur la méthanisation. Les conséquences sont négatives sur l'économie verte, alors que nous disons que nos crédits, outre la réduction des émissions de CO₂, doivent permettre de créer des emplois dans ce secteur : nous avons ici la démonstration typique des raisons qui empêchent parfois ces emplois de voir le jour. Ces révisions régulières des mécanismes existants concernent d'ailleurs également le photovoltaïque et l'éolien. Certes, il faut une dépense publique pertinente, efficace, nous ne devons pas consacrer les fonds publics à enrichir les porteurs des projets, mais il faut aussi s'assurer que les mesures instaurées soient au rendez-vous.

Le deuxième exemple concerne le fonds d'amortissement des charges d'électrification, le FACÉ. Le plan de relance accroîtra ses crédits de 50 millions d'euros, ce qui constitue une véritable inflexion de leur trajectoire : ces dernières années, ils tendaient plutôt à baisser. Or, au-delà de l'électrification rurale, ils contribuent à la transition énergétique, d'où l'élargissement par la PPE des dispositifs susceptibles d'être financés par ce fonds. Aujourd'hui, la difficulté est la suivante : les communes nouvelles ne sont pas certaines d'être considérées comme des communes rurales et donc éligibles au FACÉ pour leurs travaux. Contrairement au cas de la méthanisation, il s'agit là d'actualiser les règles applicables aux communes, ce qui enverrait également un vrai signal aux syndicats d'énergie. Je tenais à m'adresser à eux à l'occasion de mon intervention : ils sont les instances de gouvernance locale de la transition énergétique.

Le troisième exemple, c'est MaPrimeRénov'. Les procédures actuelles situent les entreprises à la dernière étape : autrement dit, elles seront payées en dernier. Logique, me direz-vous. Mais est-ce la même logique que celle du plan de relance, qui vise à dynamiser notre économie, et de la loi PACTE – relative à la croissance et la transformation des entreprises –, au sujet de laquelle nous avons défendu les délais de paiement dans cet hémicycle? Faisons en sorte que, dans le cadre de MaPrimeRénov', ces délais ne soient pas trop longs pour les entreprises : elles risqueraient de se décourager, alors même qu'il leur incombe de réaliser les travaux et donc de concourir à atteindre les objectifs que nous fixons.

Notre groupe se montrera favorable à ces crédits ; toutefois, nous vous le répétons, madame la ministre, prenez garde de bien tenir compte des modalités d'application des mesures que nous adoptons ici. Il faut que toutes les conditions soient réunies pour que les ambitions dont nous débattons dans cet hémicycle se traduisent par des objectifs concrets et des mesures effectives sur le terrain. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Dem.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. J'interviens une nouvelle fois au nom de Marie-Noëlle Battistel.

Le Gouvernement a souhaité faire de la transition écologique un axe majeur de la seconde moitié du quinquennat. Cette intention devait se traduire d'une part par la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, d'autre part par la convention citoyenne sur le climat. Si cette dernière n'a toujours pas produit d'effets concrets, qui semblent renvoyés aux calendes grecques, la démarche législative, pour sa part, a abouti.

Durant l'examen de ce texte, nous n'avons pas toujours été d'accord avec notre rapporteur, Anthony Cellier, sur les moyens. Cependant, la convergence a bien eu lieu concernant les objectifs, notamment l'inscription dans la loi de l'urgence écologique et climatique ou encore la neutralité carbone du parc de logements en 2050 et l'élimination des passoires thermiques en dix ans. Un an plus tard, notre déception est grande face au manque de moyens déployés par le Gouvernement.

En tant que rapporteure pour avis, j'ai pris acte de l'effort exceptionnel engagé en faveur de l'hydrogène, qui ouvre d'importantes perspectives au secteur du transport, pourvu que nous arrivions rapidement à ce que l'hydrogène vert soit économiquement viable. Cependant, le bâtiment demeure la première source de consommation énergétique : il en représente 40 %, dont les trois quarts pour le seul logement. Or force est de constater que dans ce domaine, entre les efforts annoncés, la réalité des chiffres et l'état des besoins, il subsiste des écarts considérables.

La rénovation énergétique des logements connaît deux freins majeurs : d'une part la complexité des aides et des procédures, d'autre part le reste à charge pour certains ménages. Sur le premier point, vous faites un pas dans la bonne direction, en regroupant la plupart des aides au sein du dispositif MaPrimeRénov'. Vous avez également entendu la demande que nous formulons depuis deux ans, d'élargir ce dispositif aux propriétaires bailleurs et à l'ensemble des déciles.

Toutefois, au lieu d'accroître les moyens budgétaires en même temps que le nombre des bénéficiaires, vous avez fait le choix inverse : rogner le montant des aides. Ainsi, vous avez procédé en juillet au durcissement des règles d'éligibilité d'après le règlement de l'Agence nationale de l'habitat, l'ANAH : vous limitez à 100 mètres carrés la surface de murs isolés éligible, ce qui correspond à un logement de 47 mètres carrés en moyenne, alors que la surface moyenne des logements anciens est de 80 mètres carrés. Il y a là une véritable incohérence.

Vous avez également ramené le plafond d'aide de 75 à 60 euros au mètre carré pour les ménages modestes, de 100 à 75 euros pour les ménages très modestes, ce qui risque de briser l'effet levier du dispositif. En augmentant de fait leur reste à charge, vous ne parviendrez pas à créer la dynamique nécessaire pour atteindre les objectifs de rénovation : nous en reparlerons l'an prochain.

Les travaux menés par l'association négaWatt ainsi que par l'Institut de l'économie pour le climat, et nos propres travaux préparatoires à notre proposition de loi portant création d'une prime pour le climat, estiment entre 6 et 7 milliards d'euros par an le budget nécessaire, à l'exclusion de tout autre financement, pour que le niveau des subventions permette d'atteindre l'objectif de 500 000 rénovations par an. Ce chiffre constitue lui-même un minimum si nous voulons espérer respecter l'échéance de 2050.

Même si les dotations consacrées à la politique énergétique progressent en 2021 sous l'effet du plan de relance, elles restent très insuffisantes. Entre la fraction 2021 du plan de relance et les crédits de MaPrimeRénov', on atteint péniblement 1,7 milliard pour l'année prochaine, soit – je l'ai déjà dit – le niveau du crédit d'impôt pour la transition énergétique en 2015 et 2016. C'est moins que les 2 milliards de dépenses fiscales du CITE en 2018 ; c'est même beaucoup moins que les 2,6 milliards mobilisés en 2009 et en 2010 dans le cadre du précédent plan de relance économique ! Si nous nous fondons sur le coût moyen d'une rénovation complète et performante, vos crédits permettront d'en financer moins de 200 000 : nous voilà loin de l'objectif de 500 000 logements rénovés par an, et plus loin encore des besoins, évalués à 750 000 rénovations par an.

Madame la ministre, nous ne pouvons répondre à l'urgence écologique et climatique en dépensant moins qu'il y a dix ans pour la transition énergétique du logement. S'agissant de la prime de conversion et du bonus écologique, en revanche, il y a du mieux. Pour 2021, le plan de relance prévoit d'affecter à la prime de conversion 1,3 milliard d'autorisations d'engagement et 732 millions de crédits de paiement : c'est une bonne nouvelle. Cependant, si la mission « Plan de relance » assure un réel effort, la mission qui nous intéresse aujourd'hui voit baisser de 36,4 %, soit 290 millions, ses crédits consacrés aux aides aux mobilités durables.

Eu égard à tout ce que je viens d'évoquer, le groupe Socialistes et apparentés votera contre les crédits de cette mission. J'aurais en outre aimé aborder le sujet du chèque énergie : j'espère que notre amendement à ce propos recevra votre agrément, madame la ministre. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe SOC. – M. Hubert Wulfranc applaudit également.*)

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

Mme Valérie Petit. « À quoi bon emprunter sans cesse le même vieux sentier ? Vous devez tracer des sentiers vers l'inconnu. » Ces mots sont de mon philosophe préféré, l'Américain Henry David Thoreau, défenseur des libertés et l'un des premiers écologistes de notre temps. Madame la ministre, la terrible épidémie qui frappe les Français nous enseigne une chose : nous vivons désormais dans une société du risque global, où les périls sanitaire et terroriste viennent s'ajouter au risque climatique. Deux voies s'offrent à nous : celle de la peur, du repli, des incantations passivistes, et celle du courage, du défi, de l'invention de l'avenir. Aujourd'hui, notre majorité s'honore en choisissant le second chemin.

Dans quelque temps, l'année 2020 sera considérée comme celle du tournant écologique de la France. Pas seulement parce que notre pays se dote d'un budget historique de 21 milliards, en hausse de 60 %,...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Merci, la dette !

Mme Valérie Petit. ...mais parce qu'au-delà des crédits, il donne enfin à nos concitoyens une volonté politique écologique, trace le sentier vers demain, équipe mieux que jamais les Français pour l'odyssée de la transformation écologique. Pardonnez-moi cette référence homérique, madame la ministre : en vue de relever ce défi, nous devons être à la fois plombiers et poètes,...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Attention aux sirènes !

Mme Valérie Petit. ...parler des solutions et des bénéfices concrets de la transformation écologique pour tous, et cultiver, chez chacun, le sentiment océanique et le sens de l'aventure.

Revenons-en à la plomberie. Par son ampleur, ce budget matérialise tout d'abord la volonté politique de notre majorité de tenir nos engagements internationaux sur le climat en décarbonant notre économie d'ici à 2050. Nous réaliserons pour cela des investissements historiques, notamment 3,9 milliards en faveur des infrastructures et des mobilités vertes, ou le fort soutien apporté par le plan de relance à la rénovation énergétique des bâtiments. Notre volonté est aussi de faire de la France la championne de l'économie verte : j'en veux pour preuve les 18 milliards du plan de relance, soit la moitié des crédits adoptés par notre assemblée au titre de ce plan, qui font de la transformation écologique le moteur de la relance économique et de la compétitivité future de nos entreprises.

Notre volonté est enfin d'accompagner tous les acteurs, au quotidien, dans cette transformation ; je pense à l'élargissement de MaPrimeRénov', qui permet d'accompagner les Français en vue de la rénovation énergétique de leur logement, au renforcement de la lutte contre la précarité énergétique, au soutien aux secteurs clés qui opèrent leur transition, notamment les secteurs aérien et énergétique, avec 5 milliards consacrés aux énergies renouvelables électriques. Saluons également les réponses qu'apporte ce budget aux préoccupations quotidiennes des Français : la lutte contre la pollution de l'air, le soutien au vélo et aux transports collectifs, la prévention des risques naturels, ou encore le retour de la nature dans nos villes et sa préservation dans nos campagnes, grâce à une hausse de 17 % du budget de la biodiversité.

Madame la ministre, où il y a une volonté, il y a un chemin.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Mais la pente est rude !

Mme Valérie Petit. Les chiffres de ce budget témoignent de notre volonté politique, mais qu'en est-il du chemin que nous traçons, à notre pays, de notre vision ? Aujourd'hui, ce n'est pas une idéologie qu'il nous faut, mais plutôt – je le dis en cette journée gaullienne – une certaine idée de l'écologie, qui nous guide et nous assure de rester toujours sur le chemin que nous sommes en train d'ouvrir.

Quel nom notre programme écologique porte-t-il aujourd'hui, madame la ministre ? Son nom n'est pas punition car, là où certains pratiquent l'écologie punitive – quand il ne s'agit pas d'expéditions punitives ! – nous défendons une écologie de liberté qui incite à la responsabilité économique, à l'innovation scientifique et à l'imagination citoyenne. Son nom n'est pas non plus privation...

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Coups de fouet !

Mme Valérie Petit. ...car là où certains prônent la décroissance et la sobriété malheureuse, l'écologie que nous portons est créatrice de richesses et de valeur ; elle réinvente la croissance économique.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. C'est mitterrandien !

Mme Valérie Petit. C'est une écologie qui crée des solutions pour mieux se déplacer, mieux habiter, mieux produire et mieux se nourrir. C'est une écologie qui produit des

bénéfices pour la santé, pour le pouvoir d'achat, pour la planète et, disons-le, parfois même des bénéfices financiers – le gros mot est lâché !

Le nom de l'écologie que nous portons n'est pas non plus planification, car là où certains voudraient des citoyens aux ordres du chef à plumes vertes, l'écologie que nous voulons mise sur la responsabilité de chacun et fait confiance aux territoires. Elle s'appuie sur des coalitions d'acteurs, se décide et se fabrique au plus près du quotidien des Français. Son nom, enfin, n'est pas contestation ; là où certains habillent de vert leurs passions tristes et leurs luttes antisystèmes, l'écologie que nous portons est responsable. Républicaine, elle mise d'abord sur le respect des libertés, l'éducation et la solidarité pour soutenir la transformation.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Elle coche toutes les cases !

Mme Valérie Petit. L'écologie que nous portons, c'est une certaine idée de l'écologie. Nous l'avons dénommée Turquoise, et c'est bien un budget turquoise que votera le groupe Agir ensemble. Soyez certaine, madame la ministre, que nous prendrons notre élan pour défendre ce budget à vos côtés. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Agir ensemble et L.T.*)

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

M. Michel Zumkeller. 4,5 % : c'est l'excès de gaz à effet de serre que la France émet par rapport à ses engagements de l'Accord de Paris.

2,7 : c'est le nombre de planètes qui seraient nécessaires si l'ensemble de l'humanité vivait comme nous, Français.

Deux degrés : c'est la limite du réchauffement climatique que nous nous sommes fixée d'ici la fin de ce siècle. Rappelons que cet objectif impliquerait de diviser les émissions mondiales de CO₂ par trois d'ici 2050 – autrement dit, de revenir un siècle en arrière, mais avec un PIB mondial qui aurait été multiplié par dix entre-temps, et une population mondiale multipliée par quatre.

4 millions : c'est le nombre de ménages français touchés par la précarité énergétique, c'est-à-dire ne parvenant pas à satisfaire leurs besoins élémentaires en énergie, du fait de leurs ressources ou de leurs conditions d'habitat.

50 milliards d'euros : c'est ce que dépense la France chaque année pour importer du pétrole et du gaz – autant d'argent qui pourrait être alloué à l'intérêt collectif.

M. Jimmy Pahun. Très bien !

M. Michel Zumkeller. Enfin, entre 2013 et 2018, 20 % seulement des habitats d'intérêt communautaire se trouvaient dans un état de conservation satisfaisant. Ces quelques chiffres dressent le constat implacable de l'efficacité relative de nos politiques publiques en matière environnementale depuis quelques décennies.

Il y a un paradoxe dans notre pays : en dépit de la prise de conscience collective de la nécessité de préserver notre planète, la transition énergétique menace d'être un facteur de fracture sociale et territoriale, pour deux raisons : la crainte de la hausse du prix des énergies, et le manque de perception d'un grand projet de société. Dans certains de nos territoires, la transition énergétique n'est perceptible qu'au travers de

l'installation de champs d'éoliennes et de la hausse des taxes environnementales, sans que les bénéficiaires de cette transition ne soient directement palpables.

C'est pourquoi le groupe UDI et indépendants souhaite saluer le travail réalisé dans cette mission, avec plusieurs dispositifs comme MaPrimeRénov', le chèque énergie ou encore l'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants. Ces solutions concrètes permettent aux citoyens d'enclencher leur propre transition énergétique. Plus que jamais, nous devons concilier efforts environnementaux et équilibre social afin de ne plus opposer la fin du mois et la fin du monde.

Après la suppression l'an dernier du CITE pour les neuvième et dixième déciles, qui représentent plus de 49 % de l'effort financier, je ne peux que me réjouir de l'élargissement du dispositif MaPrimeRénov' à l'ensemble de la population, y compris les particuliers bailleurs les plus aisés. L'année dernière, nous avons en effet déjà demandé un CITE sans conditions de revenus, qui s'adresserait donc à tous les bailleurs. Mais les financements alloués sont aujourd'hui bien trop faibles pour atteindre l'objectif du Gouvernement de 500 000 rénovations énergétiques par an. Nous proposerons donc d'augmenter le budget correspondant.

Concernant l'hydrogène, après avoir regretté l'an dernier des montants insuffisants – 100 millions d'euros par an – notre groupe se réjouit de la nouvelle stratégie présentée en septembre dernier et dotée de 7 milliards d'euros. Nous sommes sur la bonne voie ; les documents budgétaires devront en rendre compte. Sur ces deux sujets, rénovation énergétique et hydrogène, nous nous réjouissons d'avoir enfin été entendus après vous avoir alertés pendant plus de deux ans.

Nous souhaitons par ailleurs attirer votre attention sur le budget de l'ADEME, en baisse pour la troisième année consécutive alors que l'Agence est chargée de concrétiser les objectifs ambitieux du Gouvernement en termes de transition énergétique. Au moment où celle-ci devient une priorité de la lutte contre le réchauffement climatique, nous nous étonnons de ce choix.

Enfin, concernant la pollution plastique, nous défendons une taxation incitative visant à encourager l'incorporation de plastique recyclé et à diminuer l'usage de ce matériau. La Nouvelle-Calédonie s'est engagée dans une véritable démarche de sortie du plastique à usage unique. Inspirons-nous de sa réussite collective. Pour des raisons de formes, les amendements que nous avons déposés dans cette optique seront discutés lors de l'examen des articles non rattachés.

En conclusion nous considérons que ce budget va globalement dans le bon sens mais que nous devons amplifier encore nos efforts. Le récent rapport sur l'état de l'environnement en France doit nous interpeller. Les efforts menés ces dernières années restent insuffisants : sur les neuf critères définis – les « limites planétaires » – nos résultats se trouvent dans le rouge, même si les indicateurs s'améliorent. L'urgence de la situation nous oblige à agir vis-à-vis de nos concitoyens et à rechercher des solutions transcendant les logiques partisanes. « Nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants » disait Antoine de Saint-Exupéry. Les changements nécessaires à la protection de notre planète nous obligent à travailler collectivement et intelligemment pour faire face à l'enjeu de notre siècle. Le groupe UDI et Indépendants s'y emploiera tout au long de ces débats. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI-I et LT.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre de la transition écologique.

Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique. Mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie pour vos nombreuses et riches interventions ainsi que pour vos interpellations et questions. Je répondrai à certaines tout de suite et à d'autres plus tard, lors de l'examen des amendements.

Notre pays traverse des heures très difficiles. Dans chaque territoire, la pandémie frappe de nouveau. La crise économique et sociale touche déjà des milliers de nos concitoyens. Certains pourraient penser que, dans ce moment d'une gravité particulière, l'examen de ce budget ne serait plus vraiment de l'ordre des priorités. Comme vous, je crois au contraire qu'il est plus que jamais une nécessité. Il est une nécessité pour la vitalité de notre démocratie et pour le contrôle du Parlement sur l'exécutif – auquel vous savez que je suis personnellement très attachée. Ce budget 2021 est aussi une nécessité pour relever notre pays tout entier car, tourné vers l'avenir, il se donne les moyens de ses ambitions pour répondre à toutes les urgences et à toutes les crises de notre époque.

Dans les moments de basculement comme celui que nous traversons, il faut s'accrocher à ses principes, savoir se réinventer et regarder vers l'avenir. C'est donc un budget de combat profondément écologique qui m'amène devant la représentation nationale aujourd'hui. J'emploie les termes « profondément écologique » car, pour la première fois de notre histoire, l'écologie n'est plus cantonnée à un seul ministère. Aujourd'hui, elle est enfin au cœur du budget de la France. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM, Agir ens et UDI-I.*)

Le budget 2021 reconnaît un nouvel impératif pour nos finances publiques : réduire le déficit écologique. Pour y parvenir, nous opérons une transformation en profondeur de l'action publique. En mesurant l'impact écologique des recettes et des dépenses, nous nous assurons que le budget de notre pays est en accord avec nos engagements. Osons le mot : cette première mondiale est une petite révolution dont nous pouvons être fiers. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Dem.*)

Je vous disais il y a quelques instants que ce budget se donne les moyens de ses ambitions. Vous connaissez ces ambitions, dont nous avons voté certaines ensemble : atteindre la neutralité carbone en 2050, transformer nos manières de produire, de consommer, de nous loger et de nous déplacer, faire de la société française une société respectueuse de la biodiversité, résiliente devant les effets du changement climatique et capable d'affronter les défis du siècle. C'est un combat ; c'est aussi une course contre la montre, dans laquelle le ministère de la transition écologique est en première ligne, fort de moyens plus importants. Ceux-ci sont en effet en hausse de 1,3 milliard d'euros pour atteindre, en 2021, le montant de 48,6 milliards. Grâce à ce budget historique, mon ministère entend bien accélérer la transition et agir avec détermination et célérité pour le climat, pour la biodiversité, pour les territoires et pour tous nos concitoyens. Il compte aussi agir plus vite pour la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables, dont le budget est en hausse de 25 %. Il souhaite agir plus vite, enfin, pour protéger notre pays et nos concitoyens – notre première responsabilité, politique, humaine et historique.

Car personne ne peut plus fermer les yeux sur les effets du changement climatique. Les inondations, les sécheresses, les pluies et les événements extrêmes de toute nature sont déjà plus intenses et plus fréquents. Ne pas anticiper, se contenter de réagir sans prévoir ni prévenir, ne pas construire aujourd'hui les conditions de notre résilience de demain serait une faute impardonnable, à laquelle je me refuse. C'est la raison pour laquelle la part du budget du ministère allouée à la prévention des risques naturels majeurs est en très forte hausse, de plus de 55 %. Cela nous permettra d'être aux côtés des territoires, des élus de terrain et des habitants, dans les crises comme dans leur anticipation, pour inventer et déployer avec eux les solutions qui fonctionnent, celles qui protègent dans la durée.

Je tiens à souligner qu'il s'agit aussi d'un progrès pour le contrôle parlementaire : l'intégration du fonds dédié à la prévention des risques, le fonds Barnier, dans le budget de l'État...

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. C'est la première raison de cette augmentation !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. ...vous permettra dorénavant de vous prononcer sur ses crédits.

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. C'est gentil !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Protéger les Français, c'est aussi agir dans leur quotidien, notamment sur l'air qu'ils respirent. Nombre de nos concitoyens sont exposés chroniquement à un air pollué, qui provoque des problèmes respiratoires, des asthmes, des allergies et, surtout, 48 000 décès prématurés par an. Les études les plus récentes montrent aussi que la pollution de l'air aggrave le risque de développer des formes graves de la covid-19. Le statu quo est inacceptable car, dans ce domaine également, nous avons une responsabilité politique et humaine : celle de répondre à l'urgence sanitaire, environnementale et sociale. Le budget pour 2021 va donc nous permettre d'amplifier nos actions pour mieux contrôler, mieux étudier et mieux comprendre ce qui fonctionne ou ne fonctionne pas, et pour soutenir les associations de surveillance qui constituent la première ligne de front dans la bataille de l'air.

Protéger les Françaises et les Français, c'est aussi être au rendez-vous du quotidien pour celles et ceux qui en ont le plus besoin. La fraternité est bien plus qu'un pan de notre devise : elle est un principe intangible qui doit s'incarner dans la réalité, dans le budget comme sur le terrain. L'hiver approche et, avec lui, comme chaque année, l'angoisse pour des milliers de nos concitoyens sans domicile fixe. Je suis fière que mon ministère soit au rendez-vous de la solidarité qui nous lie les uns aux autres et qui fait de nous une nation. Ce sont en effet 200 millions d'euros qui sont déployés dans le budget pour l'hébergement d'urgence et pour l'accompagnement vers le logement de ceux qui n'en ont pas. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM, Dem et Agir ens.*)

À côté de la protection de nos concitoyens, la deuxième bataille que nous menons de front est la protection de la biodiversité. Notre pays abrite un patrimoine vivant d'une richesse inouïe, qui constitue à la fois une chance et un devoir : le devoir d'agir pour la nature dont nous faisons pleinement partie, qui nous rend tant de services et sans laquelle nous n'avons tout simplement pas d'avenir. Je le redis devant vous, qui représentez nos concitoyens, notre pays, ses territoires et sa diversité : notre responsabilité histo-

rique, la vôtre comme la mienne, c'est de préserver la biodiversité de notre pays et de la léguer aux générations qui viennent.

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. On est d'accord !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Vous connaissez nos ambitions dans ce domaine également : faire en sorte qu'un tiers du territoire français soit placé sous le statut d'aire protégée, dont 10 % très fortement protégée, d'ici 2022.

M. Jimmy Pahun. Très bien !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Avec nos partenaires internationaux, nous ambitionnons aussi d'arrêter le déclin du vivant d'ici la fin de la décennie. Là encore, le budget pour 2021 nous donne les moyens d'atteindre ces ambitions : des moyens pour créer et renforcer des aires protégées et des parcs nationaux, qui sont autant de coffres-forts de la biodiversité ; des moyens pour accroître les ressources des offices spécialisés de la biodiversité ou des forêts – bref, pour être à la hauteur du défi que représente la sixième extinction de masse de l'histoire de notre planète, et le relever.

La transition écologique que je porte est un changement de modèle qui touche tous les aspects de notre existence : logement, consommation, production et, bien sûr, déplacements. Jean-Baptiste Djebbari vous présentera le budget des transports mais je tiens à souligner devant vous qu'il s'agit également d'un budget taillé sur mesure pour relever les défis de notre époque. Je ne citerai qu'un seul exemple, le développement du fret. Aujourd'hui, 90 % du trafic de marchandises se fait par camion. Or le fret émet neuf fois moins de CO₂ par tonne transportée. L'écologie en a donc besoin, mais l'économie aussi ! C'est la raison pour laquelle ce budget prévoit la réduction des péages ferroviaires et le renforcement des autoroutes du train pour conduire et amplifier cette transformation.

Cet effort budgétaire pour l'écologie dépasse le budget de mon ministère : je pense, bien sûr, au plan de relance que le Gouvernement a présenté. Avec le reconfinement, de nombreux secteurs économiques sont en souffrance...

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. C'est un euphémisme !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. ...en même temps que les emplois de femmes et d'hommes, qui sont parfois toute leur vie. C'est le rôle de l'État d'être à leurs côtés. Avec ce plan inédit, massif, nous faisons le pari de l'écologie comme sortie de crise. Nous choisissons de redémarrer le pays en préparant l'avenir, de reconstruire en changeant l'ADN de notre économie.

Avec les 30 milliards d'euros dédiés à la transition que je porte, ce plan place enfin notre pays sur la trajectoire de la neutralité carbone. Il nous permet d'agir pour décarboner encore plus vite l'industrie, les transports, le bâtiment, l'agriculture ;...

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Et le commerce !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. ...d'agir pour faire grandir encore plus vite les filières de demain, notamment celles de l'hydrogène et de l'économie circulaire ; d'agir pour répondre à l'appel de la convention citoyenne pour le climat ;...

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Oh non !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...par exemple en luttant contre l'artificialisation ; d'agir pour inventer et déployer des solutions qui marchent avec et dans les territoires, en métropole comme en outre-mer : je pense notamment à l'approvisionnement en eau qui fait l'objet de l'objectif de développement durable n° 6 – le fameux ODD6 cher au cœur de certains dans cet hémicycle.

C'est cela, l'écologie à laquelle je crois : une écologie de l'action, du concret, une écologie qui ne s'excuse pas d'exister, mais qui, au contraire, transforme la vie de nos concitoyens et le pays tout entier,...

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Jusqu'au trognon !

Mme Barbara Pompili, ministre. ...une écologie qui nous tire vers le haut en répondant à toutes les urgences de notre temps, une écologie des territoires et du progrès qui crée de l'emploi en inventant l'avenir.

Mesdames et messieurs les députés, le temps du cloisonnement des sujets est révolu. Il n'y a pas, d'un côté, notre économie, nos emplois et notre santé, et de l'autre, le climat et la biodiversité, pas plus qu'il n'y a, d'un côté, le budget de la France et, de l'autre, l'action écologique du Gouvernement. L'écologie est au cœur de ce budget 2021, qui nous donne les moyens de nos ambitions, les moyens d'agir partout et tout le temps pour relever le plus grand défi de notre temps, pour décider de l'avenir que nous voulons en tant que société, pour protéger ce bien commun constitué par notre planète, notre air et notre eau.

Comme l'écrivait Paul Valéry, le moment que nous vivons nous rappelle à quel point « nous autres, civilisations, nous savons maintenant que nous sommes mortelles ». Je crois que, plus que jamais, nous avons le devoir, la responsabilité politique, morale et humaine d'agir en conscience et en conséquence. J'y suis déterminée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM, Dem, Agis ens, LT et UDI-I.*)

M. Éric Coquerel, rapporteur spécial. Si tout cela était vrai, on applaudirait !

Mme la présidente. Nous en venons aux questions – en l'occurrence, il n'y en aura qu'une. Je rappelle que la durée des questions et des réponses est fixée à deux minutes.

La parole est à M. Vincent Thiébaud.

M. Vincent Thiébaud. La France s'est donné des objectifs ambitieux en termes de mix énergétique, notamment en se fixant un objectif de 33 % d'énergies renouvelables pour 2030 – un peu plus de 17 % contractuellement. Ce projet de budget, notamment le programme 345, montre bien le volontarisme et l'ambition de la France, avec 9 milliards d'euros pour le service public de l'énergie et les énergies renouvelables, dont 5,6 milliards d'euros dédiés à ces dernières. Je veux aussi souligner l'amélioration de la nouvelle maquette budgétaire, qui fait apparaître de façon plus lisible l'investissement public dans les énergies renouvelables.

Sur les 5,6 milliards dédiés aux énergies renouvelables pèse un poids non négligeable, celui des 2 milliards correspondant aux contrats antérieurs à 2011 – des contrats qui, comme vous l'avez dit, madame la ministre, ont donné lieu à des effets d'aubaine et même été à l'origine d'une véritable bulle spéculative : sur ce point, nous devons trouver une réponse qui permette d'améliorer l'efficacité de l'argent public investi.

Dégager des moyens est une chose – et c'est important – mais nous devons aussi nous assurer de la réalisation de ce budget, et c'est sur ce point que porte ma question. Madame la ministre, comment allons-nous contrôler le suivi et le pilotage des projets d'énergie renouvelable pour parvenir au mix énergétique et aux objectifs que nous nous sommes fixés ?

Vous avez justifié tout à l'heure cet objectif de mix énergétique par les enjeux climatiques, mais il y a aussi des enjeux environnementaux – le nucléaire crée une dette environnementale – ainsi que la nécessité de réduire notre dépendance à l'égard du nucléaire : au mois d'octobre, plus de la moitié des réacteurs en France étaient à l'arrêt pour travaux de maintenance, même si cela est lié à la conjoncture.

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

M. Vincent Thiébaud. Madame la ministre, pouvez-vous nous rassurer sur le suivi et le pilotage des objectifs que nous nous sommes fixés en matière d'énergies renouvelables, notamment pour 2030 ?

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

Mme Barbara Pompili, ministre. Monsieur le député, comme vous le savez, la transition énergétique est un pan absolument essentiel de la transition écologique. Nous nous donnons les moyens de cette transition, notamment grâce au plan de relance, mais nous devons agir en suivant une méthode.

Tout d'abord, notre stratégie se déploie selon trois axes : les textes de référence qui fixent les objectifs, puis les moyens pour développer les politiques publiques, et enfin les outils d'évaluation. Pour ce qui est des textes de référence, nous avons posé des règles, que ce soit dans le cadre de la loi énergie-climat promulguée en avril dernier, de la stratégie nationale bas carbone, ou de la programmation pluriannuelle de l'énergie, qui affine les objectifs de la loi et les détaille par enjeux et par filières.

En ce qui concerne les politiques publiques, n'oublions jamais que la transition énergétique passe aussi par une baisse de la consommation d'énergie. De ce point de vue, le travail que nous effectuons en matière de rénovation thermique des logements par exemple est essentiel, car moins nous avons besoin d'énergie, moins nous avons besoin d'en produire. Le plan de relance consacre à ce sujet des moyens d'ampleur que je ne vais pas détailler. La question de la transition énergétique passe aussi par le développement de certaines filières énergétiques – notamment la filière hydrogène, sur laquelle nous mettons 7 milliards d'euros, dont plus de 2 milliards entre 2020 et 2022 –, la décarbonation de l'industrie, ou encore le renforcement des aides à la mobilité électrique.

Quant aux outils d'évaluation, ils existent déjà à plusieurs niveaux. Le Président de la République a érigé un Haut Conseil pour le climat qui, chaque année, rend un rapport totalement indépendant sur les résultats de la politique climatique et la cohérence des politiques, et émet diverses recommandations. Il y a aussi un Observatoire national de la rénovation énergétique – ONRE – qui nous fournira dès 2021 des éléments beaucoup plus précis.

Sur la question du photovoltaïque, je vous répondrai plus précisément lors de l'examen des amendements déposés à ce sujet. Les énergies renouvelables constituent un pan essentiel d'un mix électrique plus équilibré. La programmation

pluriannuelle de l'énergie doit nous permettre d'aboutir à ce mix plus équilibré, donc plus solide – car, nous le voyons aujourd'hui, avoir un mix déséquilibré entraîne des risques en matière d'approvisionnement énergétique. Pour cela, nous allons travailler avec les territoires : je pense en effet que nous ne pouvons pas développer les énergies renouvelables sans procéder à une planification sur les territoires.

M. Vincent Thiébaud. Très bien !

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions sur la politique budgétaire de l'énergie.

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

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. Mes premiers mots seront pour saluer la renaissance du ministère de la mer, que, comme d'autres, j'ai appelé de mes vœux. Cette nomination d'un ministre de plein exercice est arrivée à point nommé car, à l'heure où le secteur maritime et portuaire tanguent sous l'effet de la vague covid, il a plus que jamais besoin d'une incarnation politique. Si je suis ravi, madame la ministre, que vous soyez présente parmi nous, je regrette que la ministre de la mer ne soit pas là également pour la présentation de ce budget des affaires maritimes.

Mme Barbara Pompili, ministre. C'est vrai !

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. D'autant que ce budget est ambitieux. En effet, le budget des affaires maritimes et des ports double presque par rapport à 2020 : à la faveur des crédits fléchés par la mission « Plan de relance », 225 millions d'euros viennent s'ajouter aux 255 millions inscrits à la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour constituer un total de plus de 480 millions d'euros. C'est un effort très important.

Sur le volet maritime, les crédits du programme 205 « Affaires maritimes » connaissent une légère érosion, de 3 % en autorisations d'engagement, due au recul des dépenses d'investissement programmées de manière pluriannuelle pour renouveler la flotte et les systèmes d'information de la direction des affaires maritimes. Alors que le précédent plan de modernisation, d'un montant global de 30 millions d'euros, touchait à sa fin, les crédits du plan de relance lui procurent un prolongement inespéré, et pour un montant presque deux fois supérieur, en fléchissant 50 millions d'euros vers des dépenses qui n'avaient pas pu y être inscrites.

Ces crédits financeront l'acquisition de nouveaux navires – que je souhaite le plus verts possible – pour l'installation des balises en mer. Ils financeront aussi la rénovation des bâtiments des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage – CROSS – avec un objectif de performance énergétique. Les dépenses d'intervention prévues pour la flotte de commerce sont affichées en baisse, ce qui ne reflète cependant pas l'effort réel qui sera fait en 2021 pour préserver l'emploi des marins français. En effet, ces dépenses inscrites à l'action 03 « Flotte de commerce » sont aujourd'hui destinées à compenser auprès des organismes sociaux des exonérations de cotisations salariales consenties à titre permanent aux armateurs pour les marins français qu'ils emploient, et leur montant est en baisse pour 2021 en raison du recul de l'emploi maritime saisonnier.

Or les armateurs de navires à passagers, déjà bénéficiaires de ces exonérations, vont bénéficier d'une aide supplémentaire en 2021. Le Premier ministre a annoncé en septembre dernier que ces entreprises se verraient rembourser la part salariale des cotisations versées au titre des marins qu'elles emploient, en plus d'être exonérées de la part patronale : elles ne s'acquitteront donc l'année prochaine que du salaire net. Ces mesures se justifient par le fait que les amateurs font face à de lourdes pertes depuis le début de la crise, d'autant que les activités des bateaux de croisière et des ferries avec hébergement sont à nouveau interdites en France depuis le reconfinement. La situation est particulièrement difficile sur la ligne transmanche, déjà affectée par le Brexit, mais aussi en Méditerranée, pour les liaisons avec le Maghreb.

Le financement de cette mesure aurait logiquement dû faire l'objet d'une ouverture de crédits sur cette action 03 dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021. Or le Gouvernement a choisi de procéder à ces ouvertures dans le cadre du quatrième projet de loi de finances rectificative – PLFR4 –, ce qui n'est pas pertinent, puisque ces crédits n'ont pas vocation à être consommés avant l'année prochaine. Si je me réjouis évidemment de la concrétisation de cette annonce, je présenterai tout à l'heure un amendement sur ce point.

Enfin, les autres dépenses évoluent peu. La subvention versée à la Société nationale de sauvetage en mer – SNSM – reste maintenue à 10,7 millions d'euros, le temps pour elle de financer le renouvellement de sa flotte. L'École nationale supérieure maritime – ENSM –, unique opérateur du programme, voit également sa subvention maintenue, à 18,2 millions d'euros. Si la direction s'attend à un solde budgétaire négatif en fin d'année, la crise ayant entraîné une baisse de ses ressources propres, ce phénomène est conjoncturel. L'école a, par ailleurs, atteint son objectif de réorganisation en regroupant tous ses services au Havre, elle développe ses partenariats et gagne en reconnaissance auprès des armateurs, qui lui demandent de former davantage de professionnels – ce sont là des signes de son dynamisme.

J'en arrive au volet portuaire. Les crédits dédiés à l'investissement portuaire font en 2020 un bond inespéré : les fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF – sont attendus en hausse de plus de 11 millions d'euros. Par ailleurs, la mission « Plan de relance » prévoit 175 millions d'euros pour le verdissement des ports, un objectif qui s'inscrit pleinement dans la nouvelle stratégie nationale portuaire, qui veut faire des ports des hubs de la transition écologique.

Cette enveloppe exceptionnelle devrait permettre de financer une cinquantaine de projets de développement dans les grands ports maritimes, dont la liste n'est pas encore arrêtée. Cela dit, ces crédits entrant dans le champ de mes attributions de rapporteur spécial, je m'assurerai qu'ils soient équitablement répartis entre les places portuaires, la métropole et l'outre-mer, et surtout qu'ils financent des projets verts. J'appelle votre attention sur le fait que nous devons absolument trouver une solution à la question de la taxe foncière des ports maritimes, qui handicape aujourd'hui leur développement.

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur le rapporteur spécial.

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial. En conclusion, je suis favorable à l'adoption de ces crédits qui contribuent au verdissement de l'économie bleue et à la préservation des emplois de marins français. Je vous invite donc à adopter

les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », comme la commission des finances l'a fait le 23 octobre dernier.

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Malgré la crise qui affecte l'ensemble des modes de transport, le budget prévu pour 2021 est en phase avec la programmation que nous avons collectivement votée l'année dernière dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités – LOM. Il est important que les parlementaires puissent démontrer à nos concitoyens que les objectifs que nous nous sommes fixés sont poursuivis, que le Gouvernement consacre des moyens financiers à la hauteur des enjeux de mobilité, et que le Parlement vote ces crédits pour transformer en profondeur la politique de mobilité qui va rendre les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et surtout plus propres.

C'est le principe directeur qui a guidé nos travaux dans la conduite des audits de l'ensemble des acteurs du transport.

Les crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transports » augmentent, pour atteindre 6 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 5,9 milliards en crédits de paiement. En outre, le Gouvernement partage notre volonté de sécuriser les ressources de l'AFITF, comme en témoignent les compensations budgétaires présentées dans les troisième et quatrième lois de finances rectificatives, qui sont essentielles pour garantir que les projets prévus soient bien exécutés. Surtout, les infrastructures et services de transports bénéficieront, dès 2021, de crédits qui permettront, dans le cadre du plan de relance, de soutenir le secteur ferroviaire et les mobilités du quotidien, mais aussi d'accélérer les travaux d'infrastructure ainsi que le développement et la modernisation du réseau routier national.

Il faut le dire, les investissements sont massifs : 4,1 milliards d'euros pour recapitaliser le groupe SNCF afin de compenser les pertes de SNCF Réseau et de lui permettre de maintenir ses investissements ; 300 millions pour financer les petites lignes ferroviaires, indispensables à nos territoires et dont nous parlons si régulièrement ici ; 250 millions pour renforcer les infrastructures de fret ferroviaire ; 200 millions pour développer les infrastructures cyclables et encourager la pratique du vélo et les mobilités propres ; 900 millions pour développer les transports collectifs en Île-de-France et en province, notamment pour financer la rénovation des RER B et D, tant attendue des Franciliens ; 175 millions pour moderniser le réseau fluvial ; 350 millions pour entretenir et moderniser le réseau routier national ainsi que les ponts ; et 1,5 milliard d'euros pour financer la recherche et l'innovation en matière aéronautique et le développement d'un avion neutre en émissions de gaz à effet de serre. Le plan de relance représente un effort inédit en faveur des infrastructures et services de transport. Il faut s'en féliciter.

J'en viens au transport aérien, qui est le mode de transport le plus durement touché par la crise et qui pourrait souffrir d'une reprise très contrainte du trafic, lequel ne retrouvera pas son niveau de 2019 avant 2024. Les recettes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », tirées des taxes et redevances aériennes, seront bien inférieures en 2021 au niveau prévu dans la loi de finances pour 2020. Toutefois,

comme en 2020, elles seront compensées par une hausse des autorisations d'emprunt, alors que la DGAC – direction générale de l'aviation civile – poursuit sa trajectoire de désendettement. La DGAC prévoit des mesures d'économie, inévitables, dans les dépenses courantes mais aussi dans la masse salariale – je salue ici les efforts consentis par les personnels de l'aviation civile, qui ont conscience de la gravité de la crise. Son endettement devrait atteindre 2,6 milliards d'euros. Néanmoins, la DGAC prévoit de maintenir ses investissements essentiels dans la modernisation de la navigation aérienne. Il faut s'en féliciter, car cela permettra d'anticiper la reprise du trafic aérien avec un niveau de sécurité accru et une aviation plus respectueuse de l'environnement.

J'insiste sur le rôle essentiel joué par la DGAC dans le développement, pour les grands aéroports français, notamment celui de Paris-Charles de Gaulle, des procédures d'atterrissage en descente continue, qui permettent de réduire les émissions polluantes ainsi que les nuisances sonores. Il est nécessaire de généraliser ces procédures, pour soulager le quotidien des riverains tout en tenant compte des impératifs de sécurité liés à la complexité de la navigation aérienne. S'agissant des nuisances sonores dues au transport aérien, j'alerte de nouveau sur la baisse des recettes de la TNSA – taxe sur les nuisances sonores aériennes –, qui pourrait atteindre 35 millions d'euros en 2020 et 17 millions en 2021, soit l'équivalent d'une année entière de recettes.

Cet effondrement est très préoccupant, car il fragilise les aides à l'insonorisation des logements situés à proximité des aéroports et empêche l'avancement de travaux indispensables pour améliorer les conditions de vie quotidiennes de milliers de nos concitoyens. Il n'y a actuellement plus de trésorerie pour traiter les demandes d'insonorisation. Un effort particulier a porté, ces dernières années, sur l'insonorisation d'écoles et d'établissements socio-sanitaires, qui représente un chantier considérable. À ce titre, je rappelle qu'au-delà de la lutte contre les nuisances sonores, il s'agit aussi de faire vivre toute une économie locale dans des territoires défavorisés : ce sont bien des menuiseries et des entrepreneurs locaux qui travaillent sur ces chantiers. Il faudra donc trouver une solution pour compenser les pertes de recettes de la TNSA. J'ai déposé plusieurs amendements en ce sens.

Je vous invite, chers collègues, à voter les crédits du programme 203. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Benoit Simian, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Depuis 2018, avec les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures – COI –, auxquels Barbara Pompili a largement participé, et à travers la loi d'orientation des mobilités, la France s'est engagée dans une politique des transports ambitieuse et crédible. Malgré la crise qui affecte tous les modes de transport, le budget prévu pour 2021 est en phase avec la trajectoire fixée : le programme 203 bénéficiera au total de 5,87 milliards d'euros en crédits de paiement. Cette hausse des crédits découle en partie de la suppression et de la budgétisation du compte d'affectation spéciale relatif aux trains d'équilibre du territoire, qu'Anne-Laure Catelot et moi-même avions préconisée lors du printemps de l'évaluation.

Mais elle résulte aussi de mesures positives, comme le soutien exceptionnel de 170 millions d'euros au fret ferroviaire, que nous saluons – Anne-Laure Cattelot et moi-même l'avions également recommandé dans le rapport que nous avons rendu l'année dernière. Nous avons d'ailleurs proposé d'aller beaucoup plus loin en généralisant la gratuité des sillons attribués au fret ferroviaire, pour un montant de 200 millions d'euros : il ne manque pas grand-chose pour déclarer le fret d'utilité publique en France ! En outre, les infrastructures et services de transports bénéficieront aussi, en 2021, des crédits du plan de relance, avec notamment 4,1 milliards d'euros pour la SNCF, 650 millions pour le ferroviaire, 200 millions pour les pistes cyclables, 900 millions pour les transports en commun et 175 millions pour le transport fluvial.

Je soulève toutefois un point d'inquiétude, que nous avons abordé avec le président de l'AFITF, Christophe Béchu, concernant la baisse des recettes de l'Agence. Cette diminution a déjà dû être compensée dans les lois de finances rectificatives pour 2020. En 2021, les recettes seront encore plus fragiles du fait d'une diminution significative du produit des amendes pour excès de vitesse et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac. C'est pourquoi Zivka Park et moi-même appelons le Gouvernement à doter l'AFITF de ressources fiables, résilientes et innovantes. Plusieurs pistes sont dressées dans notre rapport : fin des concessions autoroutières, taxe sur les livraisons à domicile – déjà préconisée dans le rapport du COI –, écotaxe locale à la discrétion des régions entre autres.

Au-delà des chiffres, Mme Park et moi avons souhaité axer le rapport spécial sur plusieurs thèmes que je crois nécessaire d'aborder devant la représentation nationale. Je tiens à réaffirmer mon soutien aux lignes de desserte fine du territoire, auxquelles le ministre délégué Djebbari est, je le sais, très attaché. J'ai une pensée pour les 53 000 agents de SNCF Réseau et les 250 000 agents du groupe public unifié qui travaillent parfois comme ils peuvent, avec des bouts de ficelle. Cette offre de transport étant essentielle pour désenclaver les territoires, je me réjouis des 300 millions d'euros qui lui sont alloués dans le plan de relance, même si le détail de ces financements n'est pas toujours clair – on cherche encore les chiffres précis du rapport Philizot. J'espère que nous pourrions obtenir des précisions sur ce point, monsieur le ministre délégué. Pouvez-vous nous éclairer sur l'avancée des travaux en cours, lancés par Élisabeth Borne, sur l'évolution de la classification UIC – Union internationale des chemins de fer – des lignes ? J'estime par ailleurs que des COI régionaux constitueraient l'échelle pertinente pour discuter du maillage territorial des projets de desserte fine du territoire.

Je regrette, à nouveau, avec le sentiment de me répéter de façon lancinante, le faible taux d'exécution des contrats de plan État-région, sujet sur lequel j'avais également travaillé avec Anne-Laure Cattelot.

J'insiste particulièrement, cette année, sur les territoires ultramarins, où les projets locaux ne sont pas suffisamment soutenus par l'État. Je me suis entretenu avec les acteurs de plusieurs d'entre eux, dont par exemple, puisque je vois Maina Sage ici présente, les autorités polynésiennes, qui ont de nombreux projets de développement d'infrastructures à vous présenter, monsieur le ministre délégué, et qui attendent toujours, me semble-t-il, un rendez-vous. Je pourrais aussi évoquer la nouvelle route du littoral.

S'agissant d'ailleurs des routes, Zivka Park et moi-même évoquons dans le rapport spécial l'entretien et les investissements des routes de montagne. Ces dernières sont plus difficiles à entretenir que les autres et soumises à des aléas encore plus forts du fait du changement climatique. Certaines petites communes de France doivent faire face à d'importantes dépenses pour entretenir ces routes, y consacrant une grande part de leurs budgets, qui ne sont pas extensibles. Je pourrais évoquer la question, chère à Jean Lassalle, de la route nationale 134, dans les Pyrénées-Atlantiques : elle constitue l'exemple même des projets qui doivent faire partie de nos priorités, d'autant qu'il s'agit là d'un axe européen. Il nous tient également à cœur d'appeler votre attention, monsieur le ministre délégué, sur la nouvelle route du littoral que j'évoquais précédemment : cet ouvrage d'art doit faire l'objet de décisions politiques pour garantir la sécurité des Réunionnaises et des Réunionnais.

Enfin, je crois nécessaire de rappeler, comme Zivka Park l'a fait, combien le transport aérien est essentiel à la desserte des territoires et des collectivités d'outre-mer. Il faut en finir avec l'« aérien-bashing ». Rappelons que le passager d'un avion consomme 2,7 litres de carburant pour 100 kilomètres, quand un automobiliste en consomme deux fois plus.

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le député...

M. Bertrand Pancher. Mais c'est intéressant !

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Ce dénigrement de la filière ne fait que nuire aux compagnies françaises et aux fleurons de l'industrie nationale. Le développement d'un transport aérien durable ne passe pas par une réduction du trafic, mais par des investissements et des innovations, par exemple dans l'avion décarboné. Je salue, sur ce point, les efforts réalisés dans le cadre du plan de relance – je sais que le ministre de l'économie, des finances et de la relance, Bruno Le Maire, y est extrêmement attaché. (*M. Bertrand Pancher applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Sophie Panonacle, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. La crise de la covid-19 n'a pas épargné le secteur éminemment stratégique que constitue l'économie maritime. Toutes les filières de la mer, sans exception, ont été frappées avec une grande brutalité. Le rapport *Happy blue days* en a dressé le constat. Il est le résultat d'un large travail de concertation mené pendant le confinement du printemps avec toutes les composantes de la communauté maritime. Par ailleurs, le récent colloque national sur l'emploi maritime que j'ai initié se veut un signal fort et optimiste, associé à un objectif majeur : cap sur 1 million d'emplois !

Dans ce contexte de crainte et d'espoir, le retour, après trois décennies d'absence, d'un véritable ministère de la mer doit permettre à la France de se saisir pleinement de son destin maritime. Après le plan de relance, qui consacre 650 millions d'euros à l'économie bleue, le budget des affaires maritimes pour 2021 représente une nouvelle étape. Ce budget est stable : les autorisations d'engagement passent de 160 millions d'euros en 2020 à 155 millions en 2021, et les crédits de paiement de 161 millions à 159 millions. Le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste afin d'être préservé dans la durée. Il est essentiel, car il permet de financer les politiques visant à rendre plus

cohérente l'action régulatrice de l'État en ce qui concerne le navire, le marin et la mer ; de financer le dragage, indispensable pour le fonctionnement des grands ports maritimes ; et de financer la formation des futurs marins français, depuis les lycées professionnels maritimes jusqu'à la formation supérieure de l'École nationale supérieure maritime. Ce budget a donc toute son importance : il contribue à l'accélération de notre stratégie maritime.

Accélérer, mais aussi protéger : il faut protéger les filières les plus affectées par la crise, en particulier le transport maritime de passagers, soumis à la concurrence internationale. C'est pourquoi le quatrième projet de loi de finances rectificative pour 2020 prévoit l'ouverture de plus de 19 millions d'euros de crédits pour financer une aide exceptionnelle aux entreprises de transport de passagers.

Protéger, mais aussi renforcer : vous l'avez dit, madame la ministre, cela excède parfois le champ de votre ministère. À ce titre, je salue le travail engagé par le Gouvernement pour renforcer la compétitivité du pavillon français à travers le projet de « Fontenoy du maritime » annoncé par Annick Girardin, ministre de la mer. Il sera présenté dans les prochains jours, autour de quatre thèmes : la feuille de route sociale du marin, la compétitivité économique, la transition énergétique des navires et le rayonnement et la capacité d'influence du pavillon français. La concrétisation de nos objectifs en matière de verdissement du transport maritime doit s'appuyer sur un mix énergétique inspiré de l'ensemble des solutions disponibles : gaz naturel liquéfié, propulsion vélique, utilisation de scrubbers, hydrogène ou encore électricité à quai. La propulsion par le vent, technologie immédiatement disponible et entièrement décarbonée, anime déjà de nombreux projets d'avenir. Elle ne bénéficie pourtant que d'un soutien modeste de la part de l'État. C'est pourquoi j'ai déposé des amendements au présent projet de loi de finances.

J'insisterai sur un dernier point : tous les travailleurs de la mer ont été affectés par la crise. C'est pourquoi, en sus de la relance économique et écologique, une relance sociale de l'économie bleue est indispensable. Nos marins, notamment les jeunes et les femmes, doivent bénéficier de formations plus fluides, ouvertes sur le monde et adaptées à la transformation des métiers et des compétences partout en France, dans l'hexagone comme dans les outre-mer.

Il m'est impossible de conclure sans un mot de soutien et d'encouragement pour nos marins embarqués. Je sais la souffrance, et le mot n'est pas trop fort, qu'éprouvent ceux d'entre eux, et ils sont nombreux, qui sont bloqués à bord de navires, séparés depuis de longs mois de leurs familles en cette période cruelle de confinement. Ne les oublions pas.

Mes chers collègues, madame la ministre, monsieur le ministre délégué, en tant que rapporteure pour avis, je vous propose de regarder plus loin, sur le temps long : faisons de l'économie bleue le levier de l'excellence économique et environnementale de notre pays. Nous pouvons dès à présent poser les jalons d'une relance compétitive et vertueuse associant économie et écologie. Le projet de loi de finances que nous discutons est une étape supplémentaire dans le soutien à un volet compétitif et décarboné de l'économie maritime. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 205 « Affaires maritimes ». (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et Agir ens.*)

Mme la présidente. 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. La crise sanitaire due à l'épidémie de covid-19 a démontré, une fois de plus, l'importance de la qualité des infrastructures et des services de transports et de logistique. Ses conséquences étant néanmoins sans précédent, les crédits que nous examinons revêtent une importance particulière. Je souhaite tout d'abord saluer le dévouement de ces femmes et de ces hommes, professionnels des transports mais aussi agents du ministère et des opérateurs qui, pendant le confinement actuel comme ils l'ont fait durant le précédent, permettent le fonctionnement des infrastructures et des services de transports.

Nous en avons tous conscience ici : les transports sont responsables de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Si de nombreuses lois, telles que la loi d'orientation des mobilités ou la loi énergie et climat, participent à la baisse de ces émissions, il nous incombe d'y contribuer encore davantage. C'est précisément ce vers quoi tend en grande partie le plan de relance. En effet, la transition écologique représente un tiers de son budget, soit un investissement sans précédent de 30 milliards d'euros, plus que l'intégralité du plan de relance de 2008, avec un soutien massif aux transports ferroviaires, aux transports du quotidien et au vélo.

M. Jimmy Pahun. Bravo !

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis. Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » que nous examinons aujourd'hui est également en forte hausse par rapport à 2020, de 800 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 550 millions en crédits de paiement. Je m'en réjouis. Néanmoins, j'appelle à être vigilant sur l'évolution des recettes de l'AFITF. Le Gouvernement a partiellement compensé les pertes de recettes pour 2020 dans la troisième loi de finances rectificative, et devrait faire un nouveau versement dans le cadre du PLFR4. Toutefois, pour 2021 et dans le contexte actuel de reconfinement, il faudra redoubler de vigilance, notamment du fait de la baisse du produit des amendes radar – l'AFITF étant le dernier bénéficiaire servi, après les autres – et de la contribution du secteur aérien – alors que la reprise s'annonce plutôt faible.

Ensuite, s'agissant de l'Autorité de régulation des transports – ART –, la commission du développement durable a adopté mon amendement visant à ce que ses crédits ne soient plus rattachés au programme 203. En effet, l'ART étant une autorité administrative indépendante, il me semble préférable que la subvention dont elle bénéficie ne lui soit pas versée par le responsable du secteur des transports qu'elle est justement chargée de réguler.

Dans le cadre de mes travaux, j'ai fait le choix de me consacrer aux crédits relatifs aux transports de marchandises, dans l'optique du verdissement du fret et de l'incitation au report modal, notamment vers le ferroviaire. C'est en effet un enjeu majeur pour faire face à l'urgence environnementale.

Il est tout d'abord nécessaire d'aider les professionnels du secteur dans le verdissement de leur flotte, mais nous devons être vigilants, dans le contexte actuel, sur l'efficacité du suramortissement dont bénéficient les transporteurs pour l'achat de véhicules plus propres, car cette aide profite aux

entreprises de façon progressive alors que celles-ci ont un besoin important et immédiat de trésorerie. Si cela s'avérait nécessaire, il faudrait envisager au plus vite la transformation temporaire du dispositif en crédit d'impôt.

Je salue ici le renforcement de la prime à la conversion, sujet qui me tient particulièrement à cœur, et notamment son extension auetrofit. Sur ce dernier point, il faut cependant réfléchir au plus vite à un plan spécifique pour accélérer les homologations et la vente de ces véhicules, afin de créer une filière française du retrofit leader en Europe. Je salue également l'instauration de primes à la conversion en faveur des véhicules lourds électriques ou fonctionnant à l'hydrogène, même si je pense qu'il serait pertinent d'y inclure aussi ceux utilisant une énergie alternative au pétrole, notamment le gaz naturel pour véhicules, dit GNV.

Enfin, concernant le fret ferroviaire, le PLF pour 2021 contient les mesures nécessaires pour doubler sa part dans le transport de marchandises d'ici 2030, qui devrait passer de 8 % à 16 %. Outre le rachat de la dette de SNCF Réseau, il prévoit aussi sa recapitalisation et des transferts de l'État pour la gestion de l'infrastructure, des fonds de concours de l'AFITF pour le réseau capillaire fret ou encore des aides pérennes aux opérateurs de transports ferroviaires et combinés, soit au total une hausse de 170 millions d'euros – 20 millions d'euros supplémentaires pour l'aide au transbordement, la prise en charge des péages à hauteur de 50 % et une aide aux wagons isolés pour un montant de 70 millions d'euros, sans compter les mesures du plan de relance.

Pour conclure, les crédits que je vous présente démontrent le soutien puissant du Gouvernement à la transition écologique. Qu'il s'agisse des transports ferroviaires, de la mobilité du quotidien ou du transport de marchandises, tous sont considérées prioritaires et l'ensemble des crédits orientés en faveur de la transformation nécessaire de notre mobilité et de notre économie. C'est pour toutes ces raisons que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a naturellement donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

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

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous en venons aux porte-parole des groupes.

La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, je profite de l'occasion : si vous avez retrouvé le rapport Philizot que vous me devez depuis juin 2019, n'hésitez pas à me l'envoyer, il nous sera utile à tous. Ce serait faire enfin un peu cas du Parlement. Je vous en remercie par avance.

Pas de planification écologique des transports – pas de planification tout court, pas d'écologie tout court. Les camions plutôt que le fret ferroviaire, les SUV plutôt que

le train, l'avion plutôt que les petites lignes ferrées. Dénier de réalité, improvisation, amateurisme, je ne sais plus expliquer les errements de votre politique des transports.

M. Bruno Millienne. Oh !

M. Loïc Prud'homme. Commençons par les SUV. Depuis 2016, les émissions de CO₂ des voitures neuves sont reparties à la hausse alors qu'elles avaient diminué entre 2009 et 2016. Depuis dix ans, le poids des voitures en France augmente de dix kilos par an : les véhicules font en moyenne 500 kilos de plus qu'il y a cinquante ans et les SUV, plus lourds et plus polluants que les autres voitures, représentent 40 % des ventes de véhicules neufs à ce jour. C'est sept fois plus qu'il y a dix ans. Le Gouvernement n'arrive pas à enrayer ce phénomène SUV dont on nous rebat les oreilles à longueur de publicités.

M. Bruno Millienne. Je vote pour la Citroën Méhari !

M. Loïc Prud'homme. La prime à la conversion est un échec, le malus à la pollution est trop faible et son plafond bien trop bas pour être incitatif s'agissant de ce genre de véhicules. Seul un tiers des véhicules neufs y sont soumis ; 5 % seulement souffrent d'un malus de plus de 1 000 euros. Vous proposez, pour y remédier, un « malus poids » pour les voitures de plus de 1 800 kilos : un enfumage de première classe quand on sait que parmi les vingt SUV les plus vendus en France, aucun ne franchit ce poids. Les citoyens de la convention citoyenne pour le climat avaient proposé un seuil à 1 400 kilos ; ils apprécieront votre mesure.

De manière plus générale, le trafic routier augmente encore et toujours, alors que le fluvial et le ferroviaire reculent. C'est normal, l'État se désengage à tous points de vue : l'outil industriel est bradé, les petites lignes et le fret ferroviaire sont abandonnés au profit du tout camion. Nous avons perdu la moitié de nos lignes depuis 1950 et le fret ferroviaire ne représente plus que 9 % du transport de marchandises contre 89 % pour la route.

Pourtant, je n'ai cessé de le répéter dans cet hémicycle, le ferroviaire est le mode de transport le plus écologique : il transporte 11 % des passagers et 9 % des marchandises pour seulement 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Mais vous refusez obstinément de mettre fin aux distorsions de concurrence que vous et vos amis libéraux n'arrêtez pas de créer en faveur du camion. Passage de 38 à 44 tonnes – paf, 15 % de distorsion en plus ! Vous avez rejeté tous les amendements à la loi LOM qui proposaient de revenir sur ce changement. Investissements publics massifs dans les infrastructures routières, six fois plus importants que dans le réseau ferroviaire. Faiblesse du péage routier pour les camions, quand le transport ferroviaire doit payer ses sillons à chaque passage. Absence de paiement pour les dommages causés à l'environnement – la pollution de l'air – alors que ces externalités négatives causent aujourd'hui plus de 48 000 morts prématurées chaque année.

Disons-le : votre discours sur la concurrence libre et non faussée, c'est du flan ! D'autant que ce que vous appelez plan de relance pour le ferroviaire est un véritable trompe-l'œil couvrant à peine les pertes subies pendant la crise sanitaire par la SNCF. C'est bien sûr indispensable, mais complètement insuffisant au regard des besoins en investissement pour la régénération du réseau ferré, sa modernisation et le renouvellement du matériel roulant, de jour comme de nuit. Sans bifurcation urgente, 40 % des petites lignes sont menacées de fermeture dans les prochaines années.

Un exemple illustre parfaitement et concrètement l'inefficacité de votre politique pour agir sur la modification de la part modale du fret : je parle bien sûr de la ligne Perpignan-Rungis qui permettait autrefois d'acheminer 400 000 tonnes de fruits et légumes vers le marché de Rungis et que vous avez abandonnée au profit des transporteurs routiers. Malgré vos promesses, qui n'engagent que ceux qui y croient, elle est aujourd'hui fermée et ce sont des milliers de camions qui transportent ces fruits et légumes. Vous n'avez rien fait pour l'empêcher, et vous ne proposez rien pour y remédier, à court ou moyen terme.

Nous proposerons, pendant les débats, à contre-courant de votre politique, un nouveau plan d'investissement dans les petites lignes, conformément aux recommandations de la convention citoyenne pour le climat et du Réseau action climat, le redéploiement des trains de nuit, mais aussi l'augmentation du fonds vélo. Il est en effet urgent de sortir de notre société et de votre politique du tout voiture : quand on sait que 60 % de nos déplacements en voiture font moins de cinq kilomètres, il faut réduire la place de ce mode de transport, cesser le leurre de l'électrification massive et agir urgemment pour développer les modes de transport écologiques et populaires – accessibles et tendant à réduire les inégalités territoriales.

Votre écologie c'est la bonne conscience des discours creux, des mesurette, des non-décisions. Celle que je défends est en rupture avec le modèle de croissance infinie, celui des besoins artificiels. Il est temps d'initier une politique du suffisant et une écologie populaire !

M. Éric Coquerel, *rapporteur spécial*. Bravo ! Remarquable !

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

M. Hubert Wulfranc. Un point d'abord, monsieur le ministre délégué : c'est votre ministère qui déraille le plus en matière d'emplois. Avec plus de 400 emplois supprimés, c'est le plus étrillé et ce n'est pas une bonne nouvelle.

S'agissant des crédits relatifs aux infrastructures et aux services de transport terrestre, nous ne nions pas que le Gouvernement consente à faire quelques efforts, en particulier dans le cadre du plan de relance, et c'est heureux ; mais ces rallonges budgétaires ne sont absolument pas à la hauteur des enjeux.

Les infrastructures routières – le quotidien des Français – sont les grandes oubliées du plan de relance. Rappelez-vous, vous avez effectivement monté votre engagement à 930 millions d'euros, par rapport aux 670 millions de la dernière décennie ; c'était bien, mais comme il fallait 1,3 milliard, selon l'audit de 2018, la proportion des chaussées nécessitant un entretien ou un renouvellement structurel continue de croître, ce qui est fort inquiétant.

En matière de verdissement du parc, le Gouvernement a également consenti, l'an dernier, des efforts importants que nous ne mésestimons pas : les crédits alloués aux aides à l'acquisition de véhicules propres sont passés de 797 millions à 1,79 milliard l'an prochain, dont acte. Reste que le bonus automobile et la prime à la reconversion demeurent sous-dimensionnés au regard des enjeux de renouvellement. La rénovation du parc au rythme de 1 % par an ne permettra pas de réaliser un saut qualitatif en la matière. Vous avez en outre refusé de recentrer ces aides sur les ménages les plus vulnérables et sur les véhicules légers, les moins émetteurs. Nous regrettons ces refus, tout comme l'introduction de critères de prix et de poids.

Si nous nous penchons à présent sur les crédits dédiés aux infrastructures ferroviaires, nous découvrons que le budget pour l'an prochain se conforme au fond, peu ou prou, au contrat de performances, avec un peu moins de 2,5 milliards d'euros en crédits de paiement. Tout l'effort supplémentaire est porté par le plan de relance, qui ne permettra pas d'infléchir la situation actuelle de sous-investissement. Sur 4,75 milliards d'euros annoncés, seuls 650 millions constituent en effet de nouveaux crédits d'investissement, répartis entre le fret, les petites lignes et les trains de nuit – un effort isolé, consenti sous la pression des élus, des cheminots et des usagers, sans aucune garantie de pérennité. Les 4 milliards et des poussières restants iront à SNCF Réseau pour l'aider à préserver ses capacités d'investissement et à abonder des travaux de régénération déjà programmés pour les deux prochaines années.

Ce qui est présenté comme un plan de relance n'est en fait qu'un plan de soutien – certes indispensable, mais insuffisant en matière d'investissements. La trajectoire budgétaire d'investissement ne permettra ainsi ni d'assurer un fonctionnement optimal du réseau ni d'atteindre les objectifs climatiques de la stratégie nationale bas carbone – SNBC.

En matière de fret ferroviaire, les objectifs de répartition intermodale que le Gouvernement s'est assignés dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie parlent d'eux-mêmes : ils visent la stabilisation de la part modale du fret ferroviaire et le retour, en 2028, à son niveau de 2015, soit 11,5 % environ ; la part modale du fluvial doit elle aussi se stabiliser à 2,3 %. Un tel programme est tout sauf ambitieux. Je suis obligé de citer les patrons – ceux de l'alliance 4F, « fret ferroviaire français du futur » – qui proposent, eux, d'atteindre 18,5 % au terme de la décennie et qui, s'ils observent avec intérêt les premières mesures du plan de relance, s'interrogent sur la pérennité de votre engagement.

La situation réelle, en matière d'infrastructures terrestres, reste celle d'un sous-dimensionnement chronique des mesures en faveur du climat, sur fond de recul des services publics et d'ouverture à la concurrence. Dans ces circonstances, monsieur le ministre, les députés du groupe de la gauche démocrate et républicaine voteront contre les crédits du présent budget.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Haury.

M. Yannick Haury. Le programme 203 regroupe l'essentiel des moyens de l'État concourant à la politique nationale des transports à travers les infrastructures et les services de transports routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires, maritimes et aéroportuaires. Il répond également aux enjeux de sécurité, de sûreté et de régulation des secteurs économiques concernés.

Pour l'année 2021, il se décline autour de quatre axes : maintenir et améliorer l'état des réseaux de transport existants, optimiser les systèmes de transport et les réseaux existants, développer de nouveaux modes de mobilité associant les nouvelles technologies, soutenir les activités de transport et renforcer le contrôle des règles économiques, sociales et environnementales.

Dans la continuité de la loi d'orientation des mobilités adoptée l'an dernier, ce budget marque l'engagement net et transparent du Gouvernement et de la majorité en faveur des mobilités quotidiennes, des infrastructures et services de transport. C'est le deuxième programme le plus important de la mission, avec un haut niveau d'investissements pour le secteur ferroviaire, une forte hausse pour les transports collec-

tifs et le financement du plan vélo. La thématique « se déplacer » a largement mobilisé la convention citoyenne pour le climat, laquelle a fait de nombreuses propositions dont nous débattons l'an prochain : avec 30 % de participation aux émissions de gaz à effets de serre, le transport a en effet un fort impact sur l'environnement.

Ce budget présente deux caractéristiques : il est en progression et il essaie, autant que faire se peut, d'anticiper les conséquences de la crise sanitaire que nous traversons. Je me réjouis de sa hausse de 17 %, dans le périmètre de l'an dernier, et du soutien massif et inédit au fret ferroviaire. Cette décision confirme le soutien aux petites lignes ferroviaires comme mode de transport complémentaire pour des territoires enclavés et nous connaissons tous, ici, l'intérêt de ces lignes pour nos concitoyens qui vivent dans ces territoires.

J'appelle toutefois votre vigilante attention, cher collègues, sur le financement de l'AFITF, dont les ressources ont baissé, cette année, de manière importante en raison de la crise du covid-19. Les projets de loi de finances rectificative successifs et le plan de relance ont permis de compenser et d'assurer les 2,782 milliards d'euros prévus par la LOM pour 2021 ; mais cela sera-t-il suffisant ?

En cette période budgétaire, il ne faut pas oublier les apports du plan de relance, qui contribue largement au transport ferroviaire et au financement des infrastructures. Les mobilités du quotidien ne sont pas oubliées. La rénovation du parc automobile, pour aller vers un parc beaucoup plus sobre en carbone, avec des véhicules propres, permet de venir en aide au secteur automobile, largement éprouvé par la crise sanitaire.

Il nous faut également saluer le plan vélo, l'électrification et le verdissement des ports ou encore les investissements dans les biocarburants et le bonus pour l'achat de véhicules moins polluants.

Je profite de la présentation du programme 205 « Affaires maritimes », qui traite de l'action maritime de l'État, pour saluer, en tant qu'élu du littoral, la création du ministère de la mer. Le budget des affaires maritimes restera stable en 2021, ce dont je me réjouis. L'an dernier, j'avais formulé le vœu que la hausse du financement de la Société nationale de sauvetage en mer, à laquelle il faut rendre hommage pour son action au quotidien, soit pérenne. Aussi, je me réjouis que ce budget maintienne sa dotation à 11 millions d'euros.

Le secteur maritime subit les conséquences du Brexit, auxquelles s'ajoutent celles de la crise sanitaire qui a mis à l'arrêt tout un secteur. Cette année, les travailleurs de la mer ont beaucoup souffert. Je pense bien sûr au transport maritime des marchandises, qui a connu de grandes difficultés, mais aussi et surtout au secteur du transport des passagers, qui s'est effondré, avec des conséquences notamment sur l'activité des chantiers navals auxquels les habitants de mon territoire de Loire-Atlantique sont très attachés. Il nous faudra veiller à ce que la relance verte que nous voulons tous s'accompagne d'une relance bleue.

Vous observerez, chers collègues, que dans le contexte incertain lié à la crise sanitaire dont il entend anticiper les conséquences, le présent budget poursuit les objectifs de la LOM et maintient les crédits relatifs au transport maritime. C'est pour ces raisons que les députés du groupe La République en marche voteront les crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transports » et ceux du programme 205 « Affaires maritimes ». *(Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et Dem.)*

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

Mme Valérie Beauvais. Nous examinons les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », en particulier ceux des programmes « Infrastructures et services de transports » et « Affaires maritimes ». Les députés du groupe Les Républicains – nous avons entendu Pierre Vatin pour ce qui concerne l'énergie – ont pleinement conscience des enjeux liés à l'écologie et aux mobilités. À ce titre, l'augmentation des crédits du programme 203 est un signal positif – encore convient-il de considérer que cette hausse trouve son origine dans le plan de relance. Je rappelle en effet que, l'an dernier, ces mêmes crédits étaient en diminution de 0,31 %.

M. Pierre Vatin. Eh oui !

Mme Valérie Beauvais. En l'absence de plan de relance, il est certain que nous aurions regretté une fois encore le manque d'ambition du Gouvernement sur les questions liées à l'environnement et à la mobilité.

Toutefois, ce signal ne sera vraiment positif que si les choix faits en matière de développement et de mobilité durable sont multiples et variés et pas uniquement concentrés sur certaines énergies dites renouvelables. Car, contrairement à vous, nous considérons qu'il est possible de concilier les choix de mobilité de chacun si les conditions d'une réelle transition écologique de la mobilité sont réunies. Je rappelle que le choix du Gouvernement de taxer les carburants a été à l'origine d'un mouvement social sans précédent. En effet, si des solutions alternatives à la voiture existent dans les agglomérations et les plus grandes villes, celles-ci sont quasiment inexistantes dans les zones rurales et les villes moyennes.

Pourtant, cette année encore, le Gouvernement avait annoncé une augmentation des taxes sur les carburants, avant d'y renoncer... Mais jusqu'à quand ? Aussi nous interrogeons-nous sur votre choix de considérer les mobilités électriques comme l'alpha et l'oméga de la mobilité de demain. Certes, les véhicules électriques ne rejettent pas de dioxyde de carbone mais, vous le savez bien, ils ne sont pas bons pour la planète. Pour fabriquer une batterie, il faut des métaux lourds et rares – plusieurs kilos de lithium, du nickel, produisant des montagnes de résidus rejetés dans la mer, et des milliers de tonnes de cobalt extraites au Congo par des enfants qui creusent à mains nues dans les mines. Ces batteries, acheminées depuis le bout du monde – bonjour le bilan carbone... – doivent être fréquemment rechargées, leur seul poids constituant une limite à leur autonomie et donc à leur sobriété énergétique. Et la durée de vie de ces batteries est estimée à huit ans : quid de leur recyclage ?

Avec votre politique de fermeture des centrales nucléaires, comment entendez-vous permettre à tous l'accès aux véhicules électriques ? La ressource énergétique pour les recharger ne sera en effet pas suffisante, à moins d'importer de l'électricité produite par les centrales à charbon de pays limitrophes. Toutes les éoliennes et les productions photovoltaïques n'y suffiront pas. Il me semble, d'ailleurs, que vous avez déposé un amendement – peut-être le retirerez-vous – qui, en matière photovoltaïque, va réduire la rémunération des contrats conclus. Au-delà des difficultés de pérennisation de la filière, ce seront demain des besoins en électricité qui ne seront pas pourvus.

Ce sont là vos contradictions : vouloir développer les mobilités durable et, en même temps, couper court aux énergies renouvelables. Demain, nous serons donc confrontés au choix suivant : chauffer nos logements ou bien recharger

nos véhicules électriques. Pourtant, d'autres solutions existent, comme l'hydrogène, les biocarburants, le GNV. Le mix énergétique doit donc impérativement être développé en matière de mobilités. Il est d'autant plus nécessaire que, dans une grande partie du territoire, le tout électrique n'est pas adapté.

Ne reproduisons pas les erreurs du passé. Durant de nombreuses années les gouvernements successifs ont soutenu l'acquisition de véhicules diesel pour aujourd'hui faire marche arrière – c'est d'ailleurs bien l'un des objectifs définis par le programme 203. Pourtant, nous ne percevons pas, dans son application, que vous entendez promouvoir les autres modes propres de mobilité. Nous le regrettons, et nous ne sommes pas les seuls puisque la Cour des comptes a elle-même dénoncé l'absence de pertinence du bonus-malus appliqué à l'acquisition de véhicules électriques.

La réduction de l'empreinte carbone du transport maritime est aussi un enjeu de la mobilité. Nous ne devons pas oublier que, même si le secteur maritime est durement touché par la crise sanitaire, cela a été évoqué, nous disposons du deuxième domaine maritime mondial. Nos espaces maritimes constituent une richesse indéniable qui mérite des moyens budgétaires plus importants. C'est ainsi que nous déplorons l'insuffisance de votre politique de lutte contre la pollution maritime et votre absence de vision pour tendre vers un verdissement des navires. J'ai évoqué l'hydrogène et sans doute faudrait-il envisager le recours au « start and stop » qui permettrait aux navires d'arrêter automatiquement leurs moteurs une fois au port.

L'année dernière, les crédits alloués à ce programme 205 était en hausse de près de 3 %. Cette année, ils vont baisser de 1 %, une diminution qui affectera plus particulièrement l'action 04 « Action interministérielle de la mer » – en baisse de 4 % – qui participe à la protection de l'environnement. De même, l'action 03 « Flotte de commerce », bien que représentant la moitié des crédits de paiement, est en baisse par rapport à 2020. Lors des assises de l'économie de la mer, qui se sont tenues les 21 et 22 novembre 2017, le Premier ministre de l'époque avait pourtant réaffirmé la volonté de la France de développer sa politique maritime. Mais les crédits alloués, malgré le plan de relance, ne permettent pas le sursaut budgétaire nécessaire à la réalisation de votre ambition maritime.

Pour toutes ces raisons, les députés du groupe Les Républicains ne voteront pas les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – « Oh ! » sur les bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jimmy Pahun.

M. Jimmy Pahun. Avant d'aborder les sujets financiers que l'ordre du jour appelle à notre attention, je tiens, chers collègues, à vous dire le plaisir que j'ai de retrouver cet hémicycle, alors que le reconfinement m'en a éloigné pendant une semaine. La vie démocratique continue en cette période difficile : c'est en soi un motif de grande satisfaction.

Au nom du groupe Mouvement démocrate et démocrates apparentés, et à l'instar de Mme la rapporteure spéciale Park, je me félicite des efforts financiers décidés pour maintenir à l'équilibre le budget annexe « Contrôle et exploitations aériens », dans un contexte de forte diminution des recettes en raison de l'impact de la crise sur l'activité des compagnies aériennes. Cela se traduit par un endettement supplémentaire, mais la garantie d'un haut niveau de sécurité

aérienne est la priorité. La crise que connaît ce secteur n'est pas près de faiblir ; elle doit être l'occasion de changer de modèle en investissant massivement dans la transformation écologique de l'aviation.

Plus encore, nous sommes heureux de constater l'augmentation de près de 800 millions d'euros des crédits affectés aux transports terrestres et fluviaux, pour améliorer les infrastructures, soutenir les réseaux de transport et développer de nouvelles mobilités. On a précédemment rappelé le montant des crédits affectés aux transports terrestres dans le cadre du plan de relance : 4,7 milliards d'euros pour les petites lignes, les trains de nuit et le fret ; 1,2 milliard pour les transports du quotidien et le vélo. Dans la continuité des grandes avancées de la loi LOM – 350 millions d'euros pour le vélo, 10 milliards pour le train – nous investissons massivement dans les mobilités écologiques.

Je m'attarderai davantage sur les questions maritimes. Je me réjouis de la stabilité des crédits du programme 205 mais rappelle que le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste et que toute diminution emporterait des conséquences fâcheuses pour les opérations de sécurité et de sûreté en mer. Les crédits du plan de relance compenseront la construction de nouveaux navires et le verdissement des ports – je pense à celui de Lorient où le surplus d'électricité produit par une ferme éolienne servira à la production d'hydrogène et finalement, je l'espère, monsieur le ministre délégué, à une ligne de chemin de fer qui n'est pas très loin de Lorient.

Je voudrais d'abord vous parler des métiers de la mer. La rapporteure pour avis a tout à l'heure mentionné le chiffre de 1 million d'emplois : ces métiers, qui manquent de visibilité et parfois d'attractivité, représentent toutefois un gisement d'emplois considérable. Aussi faut-il parvenir à créer de nouvelles vocations, à attirer des jeunes qui souhaitent bien gagner leur vie : mécaniciens, architectes navals, soudeurs, ingénieurs, pêcheurs... Le monde maritime regorge d'opportunités adaptées à chaque parcours de vie, à chaque ambition.

Hier, trente-trois skippers, dont six femmes, se sont élancés des Sables-d'Olonne pour un tour du monde en solitaire, sans assistance et sans escale. Cette course n'est pas un événement sportif comme les autres, c'est une aventure maritime qui nous sensibilise aux enjeux de la mer, à sa préservation bien sûr, à ses métiers également. Cette année, comme les précédentes, des milliers d'élèves – ce qui, j'espère, suscitera des vocations – suivront la course accompagnés de leur instituteur, de leurs professeurs, l'occasion pour eux de découvrir toute la richesse du milieu marin. Cette année, les ministères de la mer et de l'éducation nationale ont souhaité promouvoir ensemble ces initiatives pédagogiques auprès des écoles pour embarquer le plus grands nombre d'élèves dans cette belle aventure. Je suis heureux de les y avoir aidés et j'aimerais qu'elle profite aux enfants les moins familiers de la mer et de ses merveilles.

Il faudra aussi continuer à transformer un monde pointé du doigt – injustement bien souvent – pour son impact environnemental. Le transport maritime a en effet entamé sa mue écologique comme nul autre secteur : les réglementations sont régulièrement renforcées et le développement de technologies plus propres est largement financé. La France s'est par ailleurs engagée à étendre son réseau d'aires protégées, qui devrait passer à 30 % de sa surface maritime, dont 10 % en protection forte.

Je suis pour ma part persuadé que la transformation du secteur maritime ne se joue pas uniquement dans les centres de recherche et développement. Notre salut viendra bien plus de notre capacité à repenser le monde dans lequel nous vivons. La crise sanitaire nous invite plus que jamais à cette réflexion. Il faut d'abord se poser la question du tourisme de masse, de la mondialisation des chaînes de valeurs et de notre dépendance au commerce international, le transport maritime n'étant que l'instrument de ces phénomènes.

Je prie les rapporteurs spéciaux et pour avis de bien vouloir m'excuser si je me suis attardé sur ces questions maritimes plus que sur les questions terrestres et aériennes : j'ai pris le temps de parler de ce que je connaissais le mieux, laissant à nos collègues plus spécialistes des autres sujets le soin de les commenter en détail. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Dem et Agir ens et sur de nombreux bancs du groupe LaREM.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul. Le retour espéré des États-Unis dans l'accord de Paris sur le climat doit nous pousser à accélérer la transition écologique en France. Pour parler d'une voix forte, il nous faut faire preuve d'une exemplarité sans faille et mener des politiques publiques ambitieuses. Le projet de loi de finances pour 2021 et plus précisément la mission « Écologie, développement et mobilité durables » auraient dû témoigner de cette volonté. Nous le savons tous, les signaux budgétaires sont cruciaux dans le suivi et la bonne exécution des politiques publiques. Malheureusement, le Gouvernement entérine des coupes budgétaires dans plusieurs programmes essentiels. Ainsi une baisse des effectifs de Météo France est-elle prévue, avec près de 100 ETP supprimés, après que 94 ETP ont été supprimés dans la précédente loi de finances.

De même, si l'augmentation des crédits du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » peut sembler satisfaisante à première vue, elle ne reflète en réalité aucune augmentation des effectifs. Une lecture attentive révèle même la suppression de 127 postes à l'Office français de la biodiversité.

Permettez-moi, monsieur le ministre délégué, de revenir sur la prévention des risques technologiques et des pollutions. La catastrophe de l'usine Lubrizol, qui s'est produite à proximité de ma circonscription, a montré que le pire peut toujours arriver. Le Gouvernement prévoit le doublement des inspections, mais on voit mal comment les inspecteurs déjà fortement mobilisés dans leur travail quotidien pourraient passer de 18 000 à 27 000 inspections par an, si vous ne créez que cinquante nouveaux postes.

Au total, la diminution des effectifs du ministère de la transition écologique se poursuit : avec la perte de 1 000 ETP, il arrive en deuxième position sur la liste des ministères qui enregistrent une baisse de leur personnel. Vous en conviendrez, les signaux budgétaires envoyés par ces différentes évolutions peuvent laisser perplexes.

Concernant la mobilité, je rappelle que la liberté d'aller et venir est une liberté fondamentale, malheureusement contrainte par la crise sanitaire. Reste qu'il est primordial de penser l'écosystème, les orientations et le financement de la mobilité. À cet égard, le bricolage budgétaire prévu pour le financement de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ne saurait être une solution de long terme. Les députés du groupe Socialistes et

apparentés le répètent depuis la fin du premier confinement : cette agence doit faire l'objet d'une attention toute particulière. Il y va de l'investissement de la mobilité douce et de l'avenir de nos infrastructures. Tabler sur une augmentation des contraventions émises à partir des contrôles des radars pour combler les pertes de l'agence n'est acceptable ni politiquement, ni socialement.

D'un point de vue budgétaire, le développement du transport ferroviaire – petites lignes, train de nuit, fret –, du transport fluvial – seul l'entretien des voies navigables semble malheureusement assuré – et du vélo comme solution de remplacement à des modes de mobilité plus polluants risque d'être freiné et retardé. La crise sanitaire nous a amenés à réfléchir à plus long terme et à définir la mobilité que nous souhaiterons mettre en œuvre une fois débarrassés de la covid-19. Le transport, on l'a dit, est le premier secteur économique français émetteur de gaz à effet de serre.

Grâce au travail de nombreuses associations et de nombreux chercheurs, les députés du groupe Socialistes et apparentés savent que le train est une solution crédible, souhaitable et efficace pour remplacer demain le transport routier. Les objectifs de report modal et de développement du trafic ferroviaire que s'est fixés l'État dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone – + 27 % de trafic en 2030, + 79 % en 2050 – apparaissent inaccessibles au regard de la dynamique d'investissement actuelle. Pour atteindre les objectifs de cette stratégie, que nous approuvons tous, 3 milliards supplémentaires par an seraient nécessaires jusqu'en 2030. C'est pourquoi nous plaçons beaucoup d'espoir dans le projet de loi inspiré par les propositions de la convention citoyenne pour le climat, qui devrait être présenté en décembre. Ce texte pourrait permettre une véritable relance du transport ferroviaire.

J'en suis conscient, le groupe Socialistes et apparentés soutient une position particulièrement exigeante à l'égard du Gouvernement, mais nous n'avons plus le temps de faire comme avant, plus le temps d'être dans la demi-mesure et les choix contradictoires. Nous proposerons donc des amendements visant à renforcer le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et à créer un chèque « entretien-réparation responsable ». Nous demanderons également que les financements de transport fluvial soient augmentés. Enfin, nous attendons une véritable ambition pour le transport ferroviaire.

Notre législature est marquée par l'urgence : l'urgence sanitaire, l'urgence démocratique, mais aussi l'urgence écologique – pour nos enfants, nous ne devons pas l'oublier. Le groupe Socialistes et apparentés ne peut malheureusement pas voter en faveur des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » tels qu'ils nous sont présentés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Maina Sage.

Mme Maina Sage. Nous sommes réunis aujourd'hui pour examiner les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Je m'intéresse plus particulièrement à ceux du programme 203 « Infrastructures et services de transports » et du programme 205 « Affaires maritimes ».

« Il n'y a pas de plan B car il n'y a pas de planète B » disaient Ban Ki-moon, l'ancien secrétaire général des Nations unies. Notre discussion budgétaire s'inscrit dans le contexte de la lutte contre le réchauffement climatique au niveau mondial ; il me semblait important de le souligner.

Pour rappel, en 2019, la production d'énergie primaire en France a décliné de 2,7 % pour atteindre 134,3 millions de tonnes d'équivalent pétrole et une facture énergétique de 44 milliards d'euros. Cette année, la consommation énergétique primaire connaît une légère baisse, de 1,4 %. Notre consommation énergétique est pour un tiers liée aux transports, et notre consommation énergétique liée aux transports résulte pour les trois quarts, 74 %, des transports terrestres, le transport aérien et le transport maritime représentant respectivement 12 % et 11 %. Ces chiffres montrent l'importance des enjeux. Nous saluons donc le budget en forte hausse alloué aux transports. Le programme 203 « Infrastructures et services de transports », le deuxième plus élevé de la mission, bénéficiera de 3,9 milliards d'autorisations d'engagement et de 3,7 milliards de crédits de paiement en 2021, soit une augmentation de 17 % par rapport à l'année dernière, cohérente avec les objectifs que nous nous sommes fixés en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Ce budget permettra de développer davantage les mobilités vertes et le secteur ferroviaire. Ce dernier a beaucoup souffert et continue de souffrir de la crise économique actuelle, mais nous devons poursuivre la transformation du réseau pour améliorer les lignes du quotidien. Je salue la volonté du ministère chargé des transports de faire de ce chantier une priorité. Il s'agit d'un budget d'engagement, qui construit la résilience de notre pays en répondant aux différents défis auxquels nous devons faire face : régénération du réseau, développement du fret, accélération de la transition vers une mobilité propre pour tous et dans tous les territoires.

Il est fondamental de développer les mobilités durables à terre, mais aussi en mer, ce qui m'amène au programme 205 « Affaires maritimes ». Nous devons conduire des politiques cohérentes et je regrette que nous ne disposions pas d'une étude globale sur les transports aériens, maritimes et terrestres.

Il faut saluer l'ambition du plan hydrogène vert. Cependant, monsieur le ministre délégué, comment ce plan pourra-t-il être mis en œuvre à l'heure où seulement 5 % de l'hydrogène mondial est produit par électrolyse ? Comment concrètement le budget alloué au plan hydrogène permettra-t-il de soutenir son application ?

Permettez-moi quelques mots sur le transport aérien, un secteur qui a beaucoup souffert de la crise. Monsieur le ministre délégué, je vous appelle à examiner avec une attention particulière la situation des compagnies régionales Air Tahiti Nui et Aircalin, basées en outre-mer. Elles revêtent, comme Air France, un intérêt stratégique pour notre pays mais n'ont bénéficié d'aucun dispositif de soutien particulier. Je sais qu'elles bénéficient du PGE, le prêt garanti par l'État, et qu'elles auront droit à une petite rallonge, mais cela ne suffira pas. À titre de comparaison, Air France a bénéficié, au titre de cette même mesure, d'un soutien de l'État à hauteur de 45 % de son chiffre d'affaires, contre 25 % pour les compagnies régionales. Je vous laisse imaginer, chers collègues, les effets de distorsion de concurrence qui en découlent. Il est bien entendu essentiel de soutenir Air France, notre compagnie nationale, mais ce soutien ne doit pas se faire au détriment des compagnies régionales.

J'en viens au transport maritime, sur lequel il y aurait tant à dire. La Polynésie représente la moitié de la ZEE – zone économique exclusive – de la France ! C'est dire si nous avons envie de participer à l'élan créé par ce budget. La Polynésie est un sanctuaire de mammifères marins depuis 2002 et la pêche à la senne y est interdite. La flotte polyné-

sienne a obtenu le label MSC – *Marine Stewardship Council* – pour la pêche durable. Il n'y a pas de flottilles étrangères en Polynésie. Bref, nous sommes exemplaires.

Mme la présidente. Il faut conclure, madame la députée.

Mme Maina Sage. J'aurai l'occasion de revenir sur la question de la formation lorsque nous examinerons les amendements, mais je voudrais, pour finir, faute de temps, soulever une dernière question. Monsieur le ministre délégué, à quand le projet de loi promis sur les risques naturels majeurs ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Agir ens. – Mme Florence Lasserre et M. Bertrand Pancher applaudissent également.*)

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

M. Michel Zumkeller. S'agissant du volet transports de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » que notre Assemblée s'appête à examiner, le groupe UDI et indépendants tient à saluer les avancées intervenues depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'année 2020 ayant été sa première année complète d'application.

Pour la première fois, une visibilité est donnée au budget des transports avec l'augmentation des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. La crise sanitaire a mis en avant la nécessité d'investir pour entretenir nos infrastructures et pour encourager et développer des mobilités plus propres, permettant de respecter les conditions de distanciation physique.

Si nous sommes convaincus que nous devons aller vers une décarbonation du secteur des transports et agir pour répondre aux objectifs ambitieux que la France s'est fixés en matière de climat et d'environnement, nous ne pourrions le faire de manière brutale ou au détriment de nos concitoyens. C'est pourquoi, notre groupe se félicite du maintien des dispositifs qui fonctionnent et qui vont dans le bon sens, tels que la prime à la conversion. Quand les preuves de son efficacité sont faites, il faut maintenir un dispositif et l'adapter si nécessaire.

Il est important d'accompagner les filières et d'éviter de déstabiliser un secteur du fait de changements radicaux ou de l'absence de solution de remplacement. Il est important aussi de donner envie à nos concitoyens de modifier leurs habitudes. Je pense à la fiscalité des carburants dont la hausse, qui devait figurer dans la première partie du PLF pour 2021, a finalement été annulée. En cette période si particulière, de fait, la voiture est encore plus indispensable pour ceux qui travaillent et qui ont besoin de se déplacer. Si nous nous réjouissons de l'envolée des immatriculations de véhicules électriques, conséquence de la prime à la conversion et des offres des constructeurs automobiles, elle rend d'autant plus nécessaire le développement d'une filière spécialisée dans le recyclage des batteries.

S'agissant des biocarburants, que ce soit dans le transport aérien, terrestre ou maritime, nous sommes convaincus qu'ils constituent une voie pour respecter nos engagements et être à la hauteur des défis écologiques, climatiques et économiques. Ils pourraient ainsi fournir une énergie de transition au transport aérien avant l'arrivée d'un avion vert à l'hydrogène, prévu d'ici quinze à vingt ans.

Le volet transports concerne également la reprise de la première partie de la dette de la SNCF par l'État, que le groupe UDI et indépendants avait appelé de ses vœux lors de

l'examen du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Nous nous en félicitons donc aujourd'hui. Toutefois, la situation sanitaire freine considérablement l'activité de la SNCF et des mesures de soutien financier ont été annoncées. Étant donné l'évolution de l'épidémie, un nouveau soutien de l'État sera encore nécessaire.

Quand nous évoquons la SNCF, nous pensons immanquablement aux dessertes fines du territoire, ces « petites lignes » si importantes pour nos territoires ruraux. Nous ignorons toujours les conclusions du rapport du préfet François Philizot sur leur devenir. Le budget aurait mérité d'être examiné à l'aune de cet état des lieux. Vous conviendrez que la situation exige de réagir. Abandonner ces lignes ne fera qu'accentuer les fractures territoriales déjà existantes.

En ce qui concerne les trains de nuit, la crise a achevé de mettre un terme aux projets privés, notamment de sociétés italiennes et allemandes. Il est donc urgent que le Gouvernement concrétise son engagement de proposer une nouvelle offre de trains de nuit dans notre pays, au-delà d'une simple rénovation des lignes existantes. Nos amis autrichiens l'ont fait, suivons leur exemple.

Enfin, si le Gouvernement a présenté un projet de taxation supplémentaire des véhicules en fonction de leur masse, l'option retenue, à partir de 1,8 kilogramme, ne va concerner qu'un nombre très restreint de voitures vendues, à peine 2 %. La norme devra être révisée de manière régulière.

Je conclurai, comme notre collègue Maina Sage, par une pensée pour nos concitoyens d'outre-mer, en particulier ceux du Pacifique. À l'autre bout du monde, des Français dépendent au quotidien des compagnies aériennes. Or, certaines comme Aircalin, sont aujourd'hui menacées de disparition. Seul un soutien financier spécifique de l'État comme celui dont ont bénéficié Air France et certaines compagnies locales permettra de sauver cette compagnie essentielle à l'économie locale.

Nous espérons que la discussion à venir sera constructive. Le groupe UDI et indépendants y prendra toute sa part. (*M. Bertrand Pancher applaudit.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Quand j'évoque le budget du ministère des transports et du plan de relance, mes interlocuteurs me disent tous : « C'est très bien, mais comment cela va-t-il bien pouvoir fonctionner ? » Comme l'ont rappelé mes collègues, les défis sont multiples en matière de mobilités ; ils sont environnementaux, sociaux et économiques et, à première vue, le projet de loi de finances pour 2021 représente un effort financier important.

On constate que 7,8 milliards d'euros ont été prévus pour les transports dans le cadre de votre budget, monsieur le ministre délégué, soit une hausse de 250 millions d'euros par rapport à l'année dernière. L'augmentation est faible, mais s'y ajoutent heureusement 10 milliards d'euros de la mission « Plan de relance » sur deux ans.

Plusieurs questions se posent toutefois. Quels sont les crédits nouveaux, et quels sont ceux qui relèvent d'engagements pris bien avant la crise, notamment dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités ? Comment faire la part de ce qui relève des politiques conjoncturelles voire d'aides au fonctionnement, comme celle visant la SNCF, et de ce qui relève des politiques structurelles ? Plus globalement, l'État

tiendra-t-il sa parole et ses engagements ? Chacun connaît l'habileté de Bercy à remplir une poche en en vidant une autre.

Un plan de relance sur deux ans, c'est bien, mais il faut lancer des programmes et donc des investissements qui devront être consentis durant quatre ou cinq ans, parfois six. Nous aurions gagné en lisibilité en augmentant directement les budgets des missions du ministère, plutôt que de passer par le plan de relance ; cela aurait permis de séparer clairement le court terme du moyen terme.

Je voudrais en premier lieu revenir sur le financement de l'AFITF. La crise entraîne une baisse des recettes liées aux contrôles des radars ainsi qu'une chute des ressources issues de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques et de la taxe d'aménagement du territoire versée par les concessionnaires d'autoroutes. Les recettes affectées à cette agence d'investissement dans le domaine des transports seront donc bien inférieures à celles prévues par la trajectoire des investissements de la loi d'orientation des mobilités, et un scénario identique est à craindre pour l'année 2021. L'instabilité financière chronique dans laquelle se trouve l'AFITF menacera le déploiement des projets, et la compensation des recettes par l'État, solution que vous semblez préconiser pour cette année, n'est pas viable sur le long terme. Il faut évidemment repenser son modèle de financement global.

Je souhaite également évoquer le secteur ferroviaire. Le budget va sécuriser des investissements sur deux ans, mais que se passera-t-il au-delà ? Quels financements garantiront la poursuite des projets ? Les grandes organisations professionnelles nous demandent d'y être attentifs.

Concernant la SNCF, le rachat de la dette à hauteur de 10 milliards d'euros était prévu depuis 2018, et c'est une très bonne chose qu'il se concrétise ; quant à sa recapitalisation, elle servira notamment à couvrir les pertes subies depuis le confinement. Je doute toutefois que cela suffise à l'opérateur pour pouvoir mener les travaux nécessaires de remise en état du réseau, dans un contexte d'ouverture prochaine à la concurrence.

Nous soutenons les premiers pas effectués en direction des petites lignes du réseau capillaire ; elles sont semble-t-il financées à hauteur de 400 millions d'euros. Cet effort est apprécié notamment par les régions, mais, comme vous le savez tous, le besoin a été évalué par SNCF Réseau à 7 milliards d'euros pour ces dix prochaines années.

Le fret ferroviaire bénéficiera pour sa part d'une augmentation de 170 millions d'euros, auxquels viendront s'ajouter les 200 millions d'euros annoncés par le plan de relance. Nous saluons cet engagement important mais souhaitons connaître les détails de ses déclinaisons territoriales.

S'agissant du secteur automobile, nous saluons l'installation de 100 000 bornes de recharge sur tout le territoire, préalable à la généralisation des véhicules électriques. En revanche, nous regrettons la diminution du bonus écologique et de la prime à la conversion ; la crise se poursuivant, il aurait été légitime de perpétuer ces aides exceptionnelles.

Enfin, je regrette que le budget ne permette toujours pas de rétablir l'équité entre les modes de transport. Le kérosène n'est pas ou peu taxé, le transport maritime bénéficie toujours d'exonérations et l'usage de routes non concédées reste gratuit pour les camions et les cars. Vous renvoyez la hausse de la taxation du carbone aux calendes grecques, ce

qui est une grave erreur. La taxe carbone sert à faire payer les coûts environnementaux et permet la réduction des émissions de gaz à effet de serre, sous réserve que les montants prélevés soient redistribués aux plus démunis ou à ceux qui vivent sur les territoires ruraux. Sans elle, comment parvenir à atteindre une neutralité carbone ?

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur le député.

M. Bertrand Pancher. Nous redoutons que ce projet de loi de finances ne permette pas au secteur des transports d'amorcer sa transition ; aussi, une majorité du groupe Libertés et territoires s'abstiendra.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports.* La crise que nous traversons a remis en cause certaines de nos convictions, de nos certitudes et de nos priorités. Mais en matière de transport, elle n'a fait que les conforter. Depuis 2017, nous investissons dans les transports du quotidien, notamment grâce à la loi d'orientation des mobilités ; durant la crise, ils se sont montrés essentiels au maintien de l'activité économique et sociale.

Nous menons une politique de transports au service de projets de territoire, dans un moment où la coopération avec les collectivités est plus que jamais cruciale. Nous avons déjà amorcé la transition écologique des transports ; la relance doit nous permettre de l'accélérer encore. Ces priorités traduisent notre démarche politique : une démarche de progrès humains, dans laquelle la mobilité sociale passe par la mobilité géographique ; une démarche de progrès technique, qui consiste à retrouver cet esprit pionnier dont la France a tant fait preuve en matière de transport et qui semblait l'avoir quittée ces dernières années ; enfin, une démarche de réalisme et d'ambition budgétaire, susceptible de remettre à niveau nos réseaux de transport, qui ont souffert, vous le savez, d'un sous-investissement chronique.

Le budget pour 2021 est un budget solide et ambitieux pour les transports en France. Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » verra ses crédits augmenter de 17 % pour atteindre 3,7 milliards d'euros ; le programme 205, consacré à l'action maritime de l'État, sera stable à hauteur de 159 millions d'euros.

Derrière ces sommes se trouvent des engagements forts. Jamais par exemple l'État n'aura autant investi dans le ferroviaire, et ce budget en est une nouvelle preuve. Le Président de la République l'a annoncé le 14 juillet dernier : en plus des priorités politiques déjà à l'œuvre, nous allons développer à nouveau les petites lignes ferroviaires, les trains de nuit et le fret ferroviaire. Comme cela a été dit, nous apporterons pour ce dernier un soutien massif et inédit de plus de 170 millions d'euros qui permettront de réduire de moitié le tarif des péages pour nos trains de marchandises en 2021, de soutenir le wagon isolé et le transport combiné, et d'amorcer la création ou la reprise de trois nouvelles autoroutes ferroviaires entre Calais et Sète, entre Cherbourg et Bayonne, et bien sûr sur l'axe Barcelone-Perpignan-Rungis-Anvers.

Le train a un rôle social : il fait le lien entre les territoires, lien que le Gouvernement est attaché à renforcer. Nous augmenterons ainsi les concours obligatoires versés à SNCF Réseau, pour un montant de plus de 66 millions

d'euros qui s'ajoute à ce qui était déjà prévu notamment pour les trains d'équilibre du territoire et les TER – transports express régionaux.

Le désenclavement des territoires est l'une de nos priorités. Nous agissons et nous investissons en ce sens, non seulement pour le ferroviaire mais pour l'ensemble des modes de transport. Jamais l'État n'a pas exemple autant investi dans les lignes d'aménagement du territoire par voie aérienne, et nous continuons l'effort en 2021 en augmentant ce budget de 5 millions d'euros.

Il faut aussi le rappeler, jamais nous n'avions eu à traverser une telle crise. Le projet de loi de finances que nous examinons en porte la marque. Il a vocation à anticiper, tant que faire se peut, les impacts de la covid-19 en 2021, car la crise sanitaire affectera les transports sur le temps long. Le trafic routier a fortement baissé lors des confinements, et il n'est pas prévu que le trafic aérien retrouve son niveau d'avant-crise avant plusieurs années. Or les crédits de l'AFITF et le budget annexe de l'aviation civile sont tributaires de taxes qui dépendent elles-mêmes du niveau de trafic.

Moins de trafic, c'est moins de recettes pour ces deux budgets ; ils ont donc été étudiés et ajustés en conséquence, et l'impact qu'ils ont subi en 2020 du fait de la crise sera amorti grâce aux multiples projets de lois de finances rectificatives que vous avez eu à examiner et à voter. Je peux donc confirmer à ceux de mes interlocuteurs qui s'en inquiètent que nous sanctuarisons par ce texte la trajectoire prévue dans la LOM pour l'AFITF. En 2021, son budget s'élèvera à près de 2,8 milliards d'euros et, au gré du plan de relance et des lois de finances rectificatives, nous avons sanctuarisé ce montant.

S'agissant du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », sa trajectoire a été revue sans rogner sur les objectifs de long terme. Il sera de 2,3 milliards d'euros en 2021, un chiffre qui prend en compte les baisses de recettes dues à la diminution du trafic pour les années 2021, 2022 et 2023. Le maintien de ces objectifs de moyen terme se fait au prix d'un nouvel emprunt de l'ordre de 700 millions d'euros.

À ce budget 2021, il faut ajouter le plan de relance. Son ambition est non seulement de redresser notre économie mais aussi de préparer l'avenir du pays, et nous avons besoin de transports pour le construire. Ce sont ainsi 11,5 milliards d'euros qui sont consacrés dans le plan de relance aux transports ; ils doivent permettre notamment de transformer ceux qui émettent le plus et de développer ceux qui émettent le moins.

Nous allons agir pour le verdissement du transport routier en nous appuyant sur deux leviers. Ce sont d'abord les aides à l'achat – évoquées par certains d'entre vous –, qui sont efficaces, notamment le bonus écologique et la prime à la conversion, prolongés jusqu'en 2022 et soutenus par un dispositif de 1 milliard d'euros par an. C'est ensuite le déploiement des bornes de recharge : nous avons pour objectif d'en déployer 100 000 d'ici la fin de l'année 2021, en donnant la priorité aux bornes de recharge ultrarapides. 100 millions d'euros seront ainsi fléchés vers les équipements des aires de service, tant sur les routes nationales que sur les autoroutes de notre pays.

Le transport aérien doit également prendre part au verdissement et la France, vous le savez, a un rôle particulier à jouer au regard de son empreinte dans l'industrie aéronautique. Je suis convaincu que nous sommes en capacité d'inventer l'avion à zéro émission ; nous avons déjà eu l'occasion

d'évoquer ce saut technologique vers des avions hybrides puis, plus tard, vers des avions volant à l'hydrogène. Au cours des trois prochaines années, nous allons mobiliser dans ce domaine 1,5 milliard d'euros d'investissements en recherche et développement, tout en développant une filière française des biocarburants ; notre objectif est que le transport aérien utilise 2 % de biocarburants en 2025, 5 % en 2030 et 50 % en 2050.

Nos infrastructures portuaires devront également prendre leur part de cet effort. Nous les verdirons par l'électrification des quais et par la création de points d'avitaillement de gaz naturel liquéfié et, demain, d'hydrogène.

Les transports de demain, ce sont aussi ceux qui émettent le moins et qu'il nous revient de développer. Il s'agit en premier lieu du ferroviaire : cela a été dit, 4,7 milliards d'euros sont consacrés dans le plan de relance aux investissements dans le fret et les petites lignes ferroviaires. Je le dis à ceux qui m'ont interpellé à ce sujet : le rapport Philizot s'est transformé en « conventions petites lignes », déjà signées par trois régions, Centre-Val de Loire, Grand Est et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce plan permettra, grâce à un investissement important de plus de 6 milliards d'euros et à l'action résolue de plusieurs présidents de région aux côtés de l'État, de sauver les 9 000 kilomètres de petites lignes qui étaient en danger – ce sauvetage est aujourd'hui en bonne voie.

Nous investirons également pour les trains de nuit, pour l'accessibilité des gares et, bien sûr, nous continuerons d'investir massivement pour moderniser le réseau ferré national, qui est le pivot du système ferroviaire.

Les transports qui émettent le moins, ce sont évidemment aussi les transports du quotidien. Dans le plan de relance, 1,2 milliard d'euros leur sont consacrés, dont 700 millions pour l'Île-de-France. Quelques projets sont emblématiques : le prolongement de la ligne E du RER et de certains tramways, ainsi que la modernisation des gares et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En région, 330 millions d'euros permettront de lancer des appels à projets pour des transports en commun, d'approfondir des études pour des RER, notamment à Strasbourg, à Lille et à Bordeaux, ou encore de créer une troisième ligne de métro à Toulouse. Enfin, 200 millions d'euros iront au développement du vélo. Nous ferons sortir de terre 600 pistes cyclables en deux ans, et nous équiperons 1 000 gares en abris sécurisés pour les vélos.

Mesdames et messieurs les députés, examiner le budget d'une mission, ce n'est pas seulement aligner des chiffres ; c'est s'accorder sur des objectifs, une méthode et une ambition. Nos objectifs sont clairs : désenclaver nos territoires, soutenir le ferroviaire et anticiper les impacts de la crise sanitaire pour l'ensemble des modes de transport. Notre méthode l'est tout autant : c'est une écologie de l'action, une écologie concrète, positive, réaliste. C'est de cela qu'ont besoin nos transports, c'est de cela qu'a besoin notre pays, et vous pouvez compter sur moi pour en être l'inlassable défenseur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM. – Mme Maina Sage applaudit également.*)

Mme la présidente. Nous en venons aux questions. Je vous rappelle que la durée de chaque question et de chaque réponse est limitée à deux minutes.

La parole est à Mme Marie Lebec.

Mme Marie Lebec. Le budget pour 2021 démontre une nouvelle fois que le développement des mobilités du quotidien – notamment le transport ferroviaire, si important pour les Français – est une priorité absolue de la majorité.

Cette priorité se constate à l'augmentation des moyens dédiés aux transports collectifs – 824 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 629 millions en crédits de paiement – et à la nette hausse du budget du transport ferroviaire – 2,47 milliards d'euros en crédits de paiement.

L'effort de l'État sera particulièrement massif pour les transports de la région Île-de-France, qui sont essentiels pour des millions d'habitants. Dès 2021, le plan de relance consacrera 700 millions d'euros aux transports collectifs de la région, sur une enveloppe totale de 900 millions d'euros, c'est un effort inédit et considérable.

Ces investissements s'ajoutent à l'action du fonds de concours de l'AFITF aux infrastructures franciliennes. Ils s'ajoutent aussi au soutien exceptionnel que l'État a apporté à Île-de-France Mobilités en 2020, afin de permettre à l'établissement de faire face aux pertes de recettes engendrées par la crise sanitaire. Dès cet été, nous lui avons accordé une première avance de 425 millions d'euros lors de l'adoption de la troisième loi de finances rectificative et, actuellement, une aide de plus de 1 milliard d'euros est à l'étude dans le cadre du quatrième projet de loi de finances rectificative – PLFR4.

Votre implication dans ce dossier, monsieur le ministre délégué – celle du rapporteur général est également bien réelle –, démontre le soutien constant de l'État envers les usagers franciliens, en aidant le réseau à faire face à la crise ou à investir pour se moderniser.

Pourriez-vous nous préciser quels projets concrets seront financés en Île-de-France par les 700 millions d'euros du plan de relance ?

Pourriez-vous nous rappeler quelles sont les prochaines étapes du soutien apporté aux transports franciliens pour les aider à surmonter la crise et quels sont les engagements des différentes parties ?

Enfin, pourriez-vous nous rappeler le montant total des crédits déployés en 2021 pour le vélo – un axe fort de la politique de cette majorité en faveur de la mobilité du quotidien et des déplacements de nombreux Franciliens ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Tout d'abord, je vous remercie, madame la députée, pour le rôle que vous avez joué dans le soutien apporté à Île-de-France Mobilités. Vous vous êtes beaucoup mobilisée, aux côtés du rapporteur général Laurent Saint-Martin, pour pallier les pertes de recettes fiscales de l'établissement – au travers du versement mobilité et de la compensation de l'État pour un montant estimé entre 700 et 900 millions d'euros, en fonction de l'évolution fiscale de ces prochains mois – et aussi les pertes de recettes tarifaires dont la compensation, à la fois inédite et importante, sera ajustée au moment de l'adoption du PLFR4.

Ces aides permettront à la région de ne pas être contrainte d'augmenter le prix du pass Navigo. Elles permettront aussi à la SNCF et à la RATP de bénéficier d'un contrat, d'être

payées et de poursuivre les travaux engagés en Île-de-France. Vous avez initié et soutenu ce cercle vertueux, ce dont je tenais à vous remercier.

S'agissant des projets concrets financés par les 700 millions d'euros du plan de relance, je peux vous citer le nouveau système d'automatisme, de contrôle et de supervision des trains, appelé NEXTEO, qui sera installé sur la ligne E du RER à l'occasion de son prolongement vers l'ouest, et sur le tronçon central des lignes B et D du RER. Je pense aussi à la prolongation de certaines lignes de tramway, notamment les lignes T3 et T1, et à la mise en circulation de bus à haut niveau de service, en particulier sur les lignes 2 et 3 du TZen. Tous ces projets sont très attendus en Île-de-France.

S'agissant du vélo, quelque 200 millions d'euros seront investis en 2021 et 2022 – 100 millions d'euros pour le développement d'infrastructures cyclables et 100 millions d'euros pour les stationnements sécurisés devant les gares – afin de permettre à nos concitoyens d'appréhender cette pratique avec plus de confiance.

Voyez, madame la députée, que ces moyens nous permettront d'assurer les investissements capitaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. L'aéroport de Nice a mis en place des tests antigéniques gratuits depuis le 30 octobre pour les départs et les arrivées. Grâce au groupe ADP, ces tests sont aussi disponibles depuis le 6 novembre à Orly, mais uniquement pour les passagers en partance vers l'outre-mer, en l'absence de tests PCR – *Polymerase Chain Reaction*, ou réaction de polymérisation en chaîne.

Avec le test PCR jusqu'alors imposé, chaque départ d'avion était compliqué, entraînant des retards et des indemnisations pour les compagnies. Les tests antigéniques vont donc dans le sens d'un contrôle de l'épidémie et d'un soutien aux compagnies aériennes, ce que nous défendons. Le souci est que seulement 600 à 1 000 tests par jour sont effectués dans cet aéroport, et, je l'ai dit, uniquement sur des passagers à destination des territoires d'outre-mer.

Concernant l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, vous avez annoncé, ce matin, que l'objectif était de disposer de tests antigéniques cette semaine pour les départs et pour les arrivées de passagers venant de pays à risque et n'ayant pas fait de test au départ. Si ce test antigénique est positif, il y aura une prise en charge au centre médical de l'aéroport.

À l'heure actuelle, nos dispositifs semblent insuffisants, en particulier ceux qui concernent les arrivées : le contrôle est défaillant et il y a un manque de suivi des passagers et de leur dissémination sur le territoire national.

Lors d'un retour des Antilles, il y a une dizaine de jours, j'ai pu constater qu'il n'y avait eu aucun contrôle, ni au départ ni à l'arrivée. Revenant de Moscou, il y a deux ou trois jours, notre ancien collègue Maurice Leroy a pu faire le même constat : aucun des passagers de son avion n'a pas été contrôlé alors qu'ils disposaient tous de tests PCR.

De nombreux trous existent donc dans les mailles du filet parfois lors des départs – vous cherchez à y remédier –, et très certainement lors des arrivées, comme nous pouvons le constater.

Nous souhaitons une véritable stratégie de suivi des passagers du transport aérien et maritime afin de maîtriser l'épidémie tout en soutenant l'économie. Depuis mars dernier, nous avons eu suffisamment de temps pour nous y préparer.

Quand allez-vous mettre en place une politique de tests systématiques pour tous les passagers à l'arrivée des aéroports et ports français, avec un isolement à l'hôtel pour les non-résidents dont les résultats sont positifs et un suivi de toutes les personnes concernées, comme cela se fait dans la plupart des pays européens, notamment, nous dit-on, en Allemagne ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Permettez-moi, tout d'abord, de revenir rapidement sur le protocole sanitaire que nous avons déployé pour les transports aérien et maritime. Dès mars et avril, nous avons mis en place des protocoles exigeants en termes de nettoyage et de désinfection, afin de construire un continuum de sécurité sanitaire dans lesquelles les tests se sont insérés.

Nous avons fait évoluer notre politique de tests au gré des avancées sur l'épidémie. Actuellement, nous essayons d'agir sur la circulation du virus en testant là où il circule le plus rapidement, ce qui nous a conduits à adopter une classification des pays. C'est un premier axe de travail.

Dans la vingtaine de pays classés « rouge écarlate », les tests sont obligatoires soixante-douze heures avant de prendre l'avion vers la France. Dans les pays classés « rouge » les tests sont aussi obligatoires soixante-douze heures avant le départ, mais ils sont également disponibles à l'arrivée – c'est le cas que vous évoquiez. Pour les pays classés « vert », essentiellement ceux de l'espace Schengen, nous faisons encore un travail ardu d'harmonisation au niveau de l'Union européenne, niveau pertinent d'une politique sanitaire globale. Ces règles seront obligatoires à partir du 11 novembre.

Deuxième axe de travail : rendre l'accès aux tests plus facile et plus rapide. Il y a une dizaine de jours, il y a eu un déploiement progressif à l'aéroport de Nice, en lien avec M. Estrosi et les services de la mairie. La semaine dernière, nous avons étendu l'opération à Orly, afin de protéger nos outre-mer. Cette semaine, nous lançons les tests à Roissy, à la fois au départ et à l'arrivée, de manière à assurer un continuum ainsi que la protection sanitaire la plus efficace possible.

Quant aux ports, ils bénéficient du même régime de protection sanitaire. Les tests sont réalisés sous la vigilance et le contrôle des armateurs, notamment pour les bateaux en provenance du Maghreb qui arrivent à Sète ou Marseille. Ce protocole exigeant s'applique de la même façon au trafic entre la Corse et l'Italie.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis.

M. Paul-André Colombani, rapporteur pour avis. En France, la pollution de l'air tuerait prématurément 40 000 personnes par an. Son coût a fait l'objet de plusieurs estimations, une commission d'enquête du Sénat évoquant le chiffre de 101 milliards d'euros.

Dans un rapport récent, la Cour des comptes a relevé les insuffisances des politiques menées et a appelé à renforcer les instruments réglementaires, budgétaires et fiscaux.

On désigne souvent le transport routier comme responsable de la dégradation de la qualité de l'air, au risque d'oublier que le transport maritime y contribue lui aussi et de manière significative.

Selon une étude publiée par un groupement d'organisations non gouvernementales – ONG – européennes, quarante-sept paquebots produiraient dix fois plus de dioxyde de soufre que 260 millions d'automobiles circulant dans l'Union européenne. Cette pollution touche particulièrement les ports et affecte la santé des habitants des villes portuaires.

L'entrée en vigueur, en janvier 2020, d'une réglementation qui divise par sept le taux maximal de soufre, constitue un premier pas accompli par l'OMI, l'Organisation maritime internationale. De même, les 200 millions d'euros du plan de relance consacrés à la transition écologique des ports, représentent une avancée. Toutefois, il reste beaucoup à faire pour réduire l'exposition des citoyens à la pollution maritime, et plus particulièrement aux oxydes de soufre.

Allez-vous faire suite à la proposition de la convention citoyenne pour le climat d'interdire l'usage des moteurs polluants lors des arrêts dans les ports? Où en sont les négociations pour réduire la vitesse de circulation des bateaux? Seriez-vous prêt à étendre les pouvoirs de police portuaire des maires du littoral à la zone de mouillage?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Tout d'abord, permettez-moi de dire un mot sur la stratégie nationale portuaire, que nous allons présenter en fin d'année, qui reprend certains des sujets que vous avez évoqués.

Nous voulons améliorer le fonctionnement de la chaîne logistique, en favorisant l'intermodalité – et donc le fret ferroviaire dont nous venons de parler car ces axes ont bien souvent partie liée. Nous voulons renforcer l'attractivité et la souveraineté de nos ports, sujets importants sur lesquels il y a beaucoup de travail à faire, notamment au niveau européen.

Nous voulons évidemment favoriser la transition énergétique de nos ports, à l'instar de territoires qui développent des projets autour de l'hydrogène – je pense, par exemple, à l'axe Seine. Enfin, nous voulons tirer le meilleur parti des technologies numériques pour que les ports français puissent combler leur retard.

Afin de mener à bien cette stratégie, nous allons consacrer 400 millions d'euros au secteur portuaire – ports maritimes et fluviaux.

Pour en venir plus précisément à vos questions, j'indique que nous avons déjà engagé des réflexions, à partir des propositions de la convention citoyenne pour le climat.

Vous m'interrogez sur l'interdiction de l'usage des moteurs polluants lors des mouillages dans les ports. Tous les navires arrêtent leur moteur de propulsion lorsqu'ils stationnent, mais ils consomment en général de l'énergie électrique.

La législation européenne prévoit un plafonnement des émissions de soufre à hauteur de 0,1 % – c'est la division par sept que vous avez évoquée. Elle prévoit aussi l'électrification des postes à quai, ce qui serait la solution pertinente pour permettre l'arrêt des moteurs thermiques. Tel est bien

l'objet des investissements du plan de relance et des 175 millions d'euros consacrés à la transition écologique des ports.

Pour ce qui est de la réduction de la vitesse, nous sommes, aux côtés des armateurs, à l'origine d'une initiative auprès de l'OMI, qui continue à prospérer, même si la date de 2019 n'a pas été retenue. Nous poursuivons les échanges en ce sens.

S'agissant des pouvoirs de police portuaire, nous avons des échanges réguliers avec les élus locaux sur le sujet. Actuellement, ce n'est pas le maire mais l'État qui est compétent pour réglementer la navigation et le stationnement des navires au-delà de 300 mètres du rivage.

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions. Nous devons examiner les 161 amendements déposés sur ce texte d'ici à la fin de la séance de ce soir. Je vous invite donc, dans la mesure du possible, à la concision.

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

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

Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 2259, 2654 et 443, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 2259.

M. Gérard Leseul. Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à investir 150 millions d'euros par an pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et relancer progressivement un réseau de trains de nuit en France et de France vers l'étranger.

En Europe, les choses évoluent assez rapidement : l'Allemagne, l'Italie, la Suisse, et plus récemment l'Autriche continuent de déployer leur offre de trains de nuit. En janvier prochain, par exemple, l'Autriche va ouvrir une liaison avec la Belgique.

Nous proposons donc de multiplier les trains de nuit sur le territoire mais aussi en relation étroite avec nos partenaires européens. Rappelons que le train de nuit est un bon substitut à l'avion, à la fois économique et écologique.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 2654.

M. Loïc Prud'homme. Mon amendement reprend également une préconisation du Réseau Action Climat et correspond à une proposition de la convention citoyenne pour le climat visant à développer un plan d'investissement massif pour le transport ferroviaire.

Le collectif « Oui au train de nuit » estime à 1,5 milliard d'euros, soit 150 millions par an jusqu'en 2030, l'investissement nécessaire pour créer quinze nouvelles lignes nationales.

Le train est une alternative plébiscitée et populaire. Plus de 200 000 concitoyens ont signé une pétition réclamant un retour de l'offre des trains de nuit. Ils seraient ravis de délaissier leur voiture au profit du train, voire d'abandonner l'avion, qui constitue parfois la seule possibilité pour rejoindre certaines destinations.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Zumkeller, pour soutenir l'amendement n° 443.

M. Michel Zumkeller. Ces trains de nuit, qui permettent à nos concitoyens de voyager à petits prix, ont toute leur importance. Si 150 millions leur sont consacrés chaque année pendant dix ans, quinze nouvelles lignes ferroviaires maillant tout le territoire pourront être créées.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les trois amendements ?

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Vous avez raison, chers collègues, d'insister sur l'importance des trains de nuit, qui participent à la stratégie de décarbonation des transports et doivent permettre à la France de tenir son engagement de parvenir à la neutralité carbone en 2050. C'est pour moi l'occasion de saluer notre ancien collègue Joël Giraud, qui évoquait régulièrement ces lignes.

Le plan de relance prévoit 100 millions d'euros pour relancer les offres de trains de nuit : 50 millions d'euros seront consacrés à la rénovation de cinquante voitures, de façon à reconstituer un parc de matériel roulant plus adapté ; 50 millions d'euros serviront à améliorer l'accueil des passagers en gare. Vos amendements sont donc plus ou moins satisfaits par ces financements.

M. Loïc Prud'homme. Plutôt « moins » !

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Par ailleurs, il ne nous paraît pas pertinent de recourir, comme vous le faites, à une réduction des crédits dédiés à l'action 41 du programme 203. Ils financent en effet les concours versés par l'État à SNCF Réseau, qui en a besoin.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons fait, je le répète, du développement des trains de nuit une priorité politique : à côté de l'investissement massif que nous consacrons depuis 2017 au réseau – 3 milliards par an pendant dix ans – afin de rattraper le sous-investissement chronique, nous consacrons à ces trains 100 millions d'euros dans le plan de relance. Nous nous inspirons des travaux menés dans certains pays européens, notamment l'Autriche qui compte désormais plusieurs dizaines de lignes de trains de nuit et qui développe des modèles économiques assez innovants. Le rapport qui sera remis au Parlement d'ici à la fin de l'année apportera un éclairage sur ces différents modèles et contribuera à une réflexion collective sur l'avenir.

Comme la rapporteure l'a indiqué, vos amendements me semblent satisfaits : demande de retrait ou avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Nadia Essayan.

Mme Nadia Essayan. Monsieur le ministre délégué, je profite de la discussion de ces amendements pour vous dire ma satisfaction de constater l'importance que vous attachez aux trains de nuit. Nous sommes nombreux dans la majorité à souhaiter leur développement, qui prendra du temps, nous le savons. J'ai déjà alerté votre cabinet sur le fait qu'une première étape pourrait consister à rétablir des arrêts sur les lignes existantes. Je pense en particulier à Vierzon. Permettre que le train de nuit qui y passe déjà s'y arrête ne coûterait rien. Je souhaite que vous fassiez suite à ma demande.

M. Jimmy Pahun. Très bien !

(Les amendements n° 2259, 2654 et 443, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2252.

Peut-être, monsieur le député voudrez-vous soutenir également l'amendement n° 2257 ?

M. Gérard Leseul. Vous me prenez au dépourvu, madame la présidente.

Monsieur le ministre délégué, j'ai tout de même le sentiment que mon amendement n° 2259 n'était pas tout à fait satisfait.

Mon amendement n° 2252 est plus ambitieux : il vise à renforcer de 1,5 milliard le soutien aux infrastructures ferroviaires autour de trois axes prioritaires – l'amendement n° 2257, de repli, propose 650 millions.

Le premier axe, les trains de nuit, garde toute son importance puisque nous n'avons pas eu satisfaction avec nos amendements précédents.

Le deuxième axe renvoie aux « petites lignes » ou « lignes du quotidien » – nous n'avons pas trouvé d'expression pleinement satisfaisante. Durant la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités, nous avons souligné le risque de délaissement de ces lignes, pourtant si essentielles pour nos territoires, notamment en zone rurale. Celles-ci favorisent en effet l'attractivité économique et touristique et la mobilité des populations à l'intérieur d'un même territoire et entre les territoires. Elles constituent très clairement une alternative bas-carbone à la voiture individuelle.

Le troisième axe fondamental est le fret ferroviaire. Malheureusement, ces vingt dernières années, des centaines de gares de fret et d'embranchements ont été fermées et le nombre de cheminots travaillant à Fret SNCF est passé de 12 000 à 4 000. Afin d'enrayer cette spirale négative, nous proposons de fixer un objectif de 30 % de transport des marchandises par fret ferroviaire avant 2020, de stopper la privatisation de Fret SNCF, d'accorder un bonus écologique aux entreprises réalisant 50 % du transport de leurs marchandises par rail et de prélever 1 milliard par an sur les profits réalisés par les sociétés d'autoroutes afin d'investir dans le développement des infrastructures de fret ferroviaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

M. Benoît Simian, rapporteur spécial. Avis défavorable pour la bonne et simple raison que la trajectoire fixée avec Barbara Pompili et Matthieu Orphelin dans le cadre du Conseil d'orientation des infrastructures était déjà très ambitieuse. Vos amendements vont au-delà : ils sont utopiques. Nous sommes toutefois tous d'accord avec les objectifs affichés. Je vous rejoins notamment sur la nécessité de renforcer la sécurité – nous aurons l'occasion d'y revenir avec le ministre délégué chargé des transports, en particulier quand nous aborderons la question des passages à niveau.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Depuis 2017, l'investissement en faveur du secteur ferroviaire est d'une ampleur inédite : 35 milliards d'euros de reprise de dettes, 5 milliards d'euros dans le cadre du plan de relance,

3 milliards d'euros par an pour le réseau. Pour les petites lignes et le fret, enjeux très importants pour nos territoires, nous répondons présents.

Le plan « petites lignes », doté de 6 milliards d'euros, est en cours de déploiement. Trois premières régions ont déjà signé et de nombreuses discussions ont lieu avec d'autres régions. Il contribuera à sauver jusqu'à 9 000 kilomètres de petites lignes. Le travail du Parlement a donné lieu à un premier rapport, sur lequel s'est appuyé le rapport d'étape de François Philizot. Il a également permis de définir un cadre de négociation partenariale entre l'État et les collectivités et de formaliser le plan que je viens d'évoquer, financé par le plan de relance.

S'agissant du fret, l'objet est double : soutenir les opérateurs de fret, qui ont été lourdement affectés par la crise ; restaurer, de façon plus structurelle, la compétitivité entre rail et route, au moyen des péages mais aussi en soutenant des segments du marché du fret comme le wagon isolé ou le transport combiné, lesquels ont besoin, par nature, de subventions et d'aides.

Vous le voyez, nous répondons présents, que ce soit grâce au plan de relance ou aux dispositifs votés notamment à l'occasion des discussions budgétaires.

(Les amendements n^{os} 2252 et 2257, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jourdan, pour soutenir l'amendement n^o 2253.

Mme Chantal Jourdan. Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à soutenir fortement les actions en faveur de l'amélioration et du développement des réseaux ferrés, notamment les petites lignes.

Nous avons insisté, lors de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités, sur le risque de délaissement des petites lignes, si importantes pour les territoires ruraux. Elles garantissent l'attractivité économique et touristique, la mobilité des populations à l'intérieur des territoires, mais aussi, entre les territoires, grâce aux connexions aux grandes lignes. Elles doivent donc être absolument préservées et connaître des améliorations

Les ambitions budgétaires ne sont pas au rendez-vous dans ce projet de loi de finances. Citons le rapport Philizot sur les petites lignes remis au ministre des transports en février : « Le besoin de financement global est évalué par SNCF Réseau à 7,6 milliards d'euros jusqu'en 2028, dont 6,4 milliards restant à engager à partir de 2020. Il s'agirait là de la concrétisation d'un effort de rattrapage pour gommer le retard d'investissement [...] »

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Avis défavorable. Il faut reconnaître que l'État soutient les petites lignes même si nous aurions besoin de davantage de détails, monsieur le ministre délégué, s'agissant de la ventilation de ces financements. Il n'est plus question de fermer ces lignes, comme le préconisait, en 2018, le rapport Spinetta et nous pouvons collectivement nous en réjouir.

Dans la continuité du rapport Philizot, un plan de soutien aux dessertes fines du territoire a été mis en place et des moyens ont été dégagés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons mobilisé pour les deux prochaines années 300 millions d'euros pour les petites lignes ferroviaires. Les premières opérations du plan de relance seront annoncées publiquement très prochainement. Le plan de relance pour la région Grand Est représente par exemple 930 millions d'euros, financés par l'État et la région. Plus de 1 000 kilomètres de petites lignes ferroviaires seront pérennisés à l'horizon 2030. Il s'agit d'un geste considérable en faveur de la qualité de service du transport du quotidien pour nos concitoyens.

M. Vincent Thiébaud. Bravo !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Avis défavorable.

(L'amendement n^o 2253 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 2254 et 2655, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n^o 2254.

M. Gérard Leseul. Cet amendement porte également sur les petites lignes. Vous venez d'évoquer, monsieur le ministre délégué, les 300 millions que vous comptez dédier à leur rénovation. Selon nous, les besoins de financement sont beaucoup plus élevés. Nous estimons que les efforts d'investissement devraient s'établir à 600 millions d'euros par an à partir de 2021 et à 750 millions par an à partir de 2025.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n^o 2655.

M. Loïc Prud'homme. Des efforts budgétaires de plus grande ampleur sont en effet nécessaires pour préserver ces petites lignes. Les 300 millions annoncés sur deux ans sont bien en deçà de ce qu'il faudrait. Nous visons 600 millions par an puis 750 millions au-delà de 2025. Sans investissements massifs sur le long terme, 40 % du réseau des petites lignes, soit 4 000 kilomètres, sont menacés de fermeture. Nous sommes bien loin de vos 1 000 kilomètres sauvés. Vous affirmez que vous ne fermerez pas de petites lignes, mais, en fait, vous les laissez mourir.

Le présent amendement prévoit de créer un nouveau programme intitulé « Fonds d'investissement pour les petites lignes ferroviaires » et de l'abonder de 600 millions d'euros. Nous avons dû proposer de prélever les crédits nécessaires sur l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques » du programme 345, mais nous appelons le Gouvernement à faire que cela ne soit pas nécessaire.

J'insiste sur le fait que les questions strictement budgétaires sont ici assez secondaires. Comme cela a été rappelé, la pollution de l'air provoque chaque année 48 000 morts prématurées. Le report modal contribuerait à en réduire le nombre et permettrait ainsi de diminuer le coût qu'elles engendrent, qui est estimé à plusieurs dizaines de milliards d'euros par an, voire à une centaine de milliards selon certains. Vous disposez donc de marges importantes pour financer ces investissements massifs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

M. Benoît Simian, *rapporteur spécial*. La question des dessertes fines du territoire est un sujet lancinant depuis le début de la législature et tous les acteurs de terrain s'accordent à dire qu'il est urgent de le régler. Les régions nous disent souvent que l'État n'est pas au rendez-vous pour honorer la trajectoire votée ici. C'est pourquoi je comprends les auteurs de ces amendements qui tirent le signal d'alarme.

J'émet un avis défavorable au nom de la commission des finances, tout en vous demandant, monsieur le ministre délégué, des précisions. Nous avons déjà appelé votre attention dans le cadre du contrôle de l'évaluation budgétaire sur la faible réalisation des contrats de plan État-région.

Ce serait utopique de vous demander qu'on en revienne aux chemins de fer départementaux, mais permettez-moi de vous offrir *Les chemins de fer économiques de Gironde*. (*M. Benoît Simian montre un livre et le tend au ministre délégué.*) On pourrait s'inspirer de ce qu'avait fait Gambetta à l'époque dans le cadre du plan Freycinet.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur spécial, je vous rappelle qu'on n'exhibe pas d'objets dans l'hémicycle. C'est une règle à laquelle chacun se plie.

M. Loïc Prud'homme. Ce n'est pas un objet, c'est un livre !

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Surtout au milieu du confinement alors qu'il n'est pas possible d'en acheter !

Mme Barbara Pompili, *ministre*. Si, c'est possible !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Le plan de sauvegarde des petites lignes représente 6,4 milliards d'euros sur dix ans, ce qui correspond aux 600 millions d'euros par an que vous avez cités. Les 300 millions d'euros sur les deux prochaines années dont j'ai fait état correspondent à la ventilation budgétaire pour le plan de relance.

J'ai indiqué que l'État avait déjà signé des conventions avec trois régions : la région Grand Est pour 930 millions d'euros, la région Centre-Val de Loire pour un peu plus de 200 millions d'euros et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour plus de 500 millions d'euros, soit au total quasiment 2 milliards sur les 6 milliards que je viens de citer. Par ailleurs, les discussions se poursuivent avec les différentes régions concernées. Je ne doute pas que nous parviendrons à signer très rapidement des conventions avec l'ensemble des régions. En tout cas, c'est ce que je souhaite. C'est la teneur des discussions que nous avons avec les responsables de ces collectivités qui s'engagent évidemment beaucoup sur ce sujet.

Aussi, je demande le retrait de ces amendements. À défaut, avis défavorable.

(Les amendements n° 2254 et 2655, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Chantal Jourdan, pour soutenir l'amendement n° 2255.

Mme Chantal Jourdan. Cet amendement vise à alerter sur la nécessité d'instaurer un moratoire sur la fermeture des petites lignes ferroviaires, ainsi que sur toute réorganisation pouvant conduire à une détérioration du niveau de service sur ces lignes.

Rappelons qu'un Français qui doit faire 100 kilomètres aller et retour par jour pour se rendre sur son lieu de travail consommera en moyenne 6,07 litres de carburant soit, pour un véhicule diesel, une dépense moyenne de 9,04 euros. S'il est payé au SMIC, il consacre donc chaque jour une heure et dix minutes de son temps de travail simplement pour payer son trajet domicile-travail.

La voiture n'est pas tant un mode de transport choisi lorsque la distance est importante, qu'un mode de transport subi, lié à l'absence de solution alternative de transport collectif ou à l'insuffisance de l'offre lorsque cette alternative existe. Seul le maintien des petites lignes ferroviaires existantes, le développement d'une offre nouvelle et renforcée autour des heures de pointe et une politique tarifaire attractive sont susceptibles d'offrir une alternative crédible et effective pour nos concitoyens.

Pour pouvoir mener à bien une réflexion globale sur le réseau à développer dans chaque territoire, il faut avant toute chose mettre un terme à l'hémorragie de ces dernières années. Le présent amendement propose donc un moratoire sur la fermeture des gares ainsi que sur toute réorganisation susceptible de contribuer à une détérioration du niveau de service.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, *rapporteuse spéciale*. Même avis que sur l'amendement précédent : défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Monsieur le ministre, le montant que vous avez cité sur les petites lignes ferroviaires inclut-il le coût du désherbage lié à l'interdiction de l'utilisation du glyphosate sur les dizaines de milliers de kilomètres de lignes ? Quel est l'impact financier total prévisionnel de cette mesure prise par le Gouvernement sur la même durée ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Ce volume a été inclus dans le plan de relance, notamment pour compenser les surcoûts pour SNCF Réseau. C'est effectivement un montant important puisqu'il est, de mémoire, de l'ordre de 600 millions d'euros. Par ailleurs, la recherche se poursuit pour trouver des alternatives moins coûteuses pour le réseau.

(L'amendement n° 2255 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2256.

M. Gérard Leseul. Cela a été dit, le fret ferroviaire est dans une spirale négative depuis plus de vingt ans avec des suppressions de postes et d'équipements. Aussi faut-il adopter un plan ambitieux. C'est pourquoi nous proposons d'investir 1 milliard d'euros supplémentaires. Nous proposons surtout de fixer un objectif de 30 % du transport de marchandises par le fret ferroviaire avant 2030. Pour ce faire, des ambitions budgétaires sont nécessaires.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, *rapporteuse spéciale*. Cher collègue, je vous rejoins sur les objectifs du développement du fret ferroviaire dont nous avons beaucoup discuté lors de l'examen du projet

de loi d'orientation des mobilités. D'ailleurs, le Gouvernement doit remettre un rapport sur les objectifs à fixer et la stratégie à adopter en matière de fret ferroviaire.

Un effort significatif est déjà réalisé en faveur du fret puisque 110 millions d'euros sont inscrits à l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203, qu'un soutien exceptionnel de 170 millions d'euros est prévu à l'action 45 « Transports combinés », et que, dans le cadre du plan de relance, outre les 4,1 milliards d'euros consacrés à la recapitalisation de la SNCF, 250 millions d'euros seront utilisés pour développer les infrastructures multimodales de fret ferroviaire.

La commission des finances a émis un avis défavorable sur votre amendement.

(L'amendement n° 2256, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2936.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Cet amendement que je présente avec des membres du groupe Liberté et territoires vise à apporter un soutien massif à la sécurisation des passages à niveau.

Nous connaissons trop d'exemples d'accidents dramatiques et nous avons constaté, dans le cadre de la rédaction du rapport spécial, qu'on n'avait pas beaucoup avancé en ce qui concerne la réalisation des travaux sur les passages à niveau. Notre collègue Laurence Gayte, chargée d'une mission par le Gouvernement, a remis, en avril 2019, un excellent rapport dans lequel elle insistait sur le caractère prioritaire de ces travaux et faisait un certain nombre de préconisations.

Notre amendement doit permettre au Gouvernement de montrer sa volonté de mieux sécuriser les quelque 150 passages à niveau qui posent de graves problèmes. Il a fait l'objet d'un large débat en commission des finances et je me souviens que mon collègue Julien Aubert m'avait dit que j'avais été « petit bras ».

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. En effet !

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Je l'ai donc un peu musclé !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. On se demandait à quoi servaient les députés de l'opposition : nous avons la réponse ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le dispositif que vous avez voté dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités est déjà musclé. En tout cas, il correspond à ce qu'on attend des exploitants, notamment de SNCF Réseau. Cet objectif financier est construit et mis en œuvre en lien avec les collectivités. Je préside un comité ministériel sur la sécurité des passages à niveau qui doit se réunir le 19 novembre. Nous prenons garde à ce que les moyens correspondent à des actions efficaces sur le terrain.

Pour l'année 2021, ce montant qui passe de 40 millions à 45 millions d'euros, correspond à la trajectoire de la LOM qui a été votée et nous permet de tenir les engagements du Gouvernement sur ce sujet.

Le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

Mme la présidente. Monsieur Simian, vous avez présenté votre amendement, mais, sauf erreur de ma part, l'avis de la commission n'a pas été explicité.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. La commission était favorable à un montant un peu inférieur. Pour notre part, nous l'avons un peu musclé, M. Aubert ayant indiqué qu'on pouvait le faire. Mme Pires Beaune avait ajouté que des travaux sur un passage à niveau de sa circonscription, dans le Puy-de-Dôme devaient être réalisés pour un montant de 8 millions d'euros. Bref, ce sujet avait fait l'objet d'un débat majeur.

Mme la présidente. Cela ne nous éclaire pas vraiment sur l'avis de la commission. *(Sourires.)* Madame la rapporteure spéciale, vous souhaitez compléter les propos de M. Simian.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. En commission des finances, nous avons adopté l'amendement n° 1254 de M. Simian que nous examinerons plus loin, qui vise à augmenter le budget alloué à la sécurisation des passages à niveau de 8 millions d'euros.

Mme Marie-Christine Verdier-Jouclas. Très bien !

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. En revanche, le présent amendement n'a pas été examiné par la commission. À titre personnel, j'y suis défavorable.

(L'amendement n° 2936 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Sur l'amendement n° 2528, je suis saisie par le groupe Socialistes et apparentés d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Chantal Jourdan, pour soutenir cet amendement.

Mme Chantal Jourdan. Cet amendement vise là encore à renforcer la politique de sécurisation des passages à niveau.

En 2018, on comptait 155 passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national, contre 437 en 1997. La suppression d'un passage à niveau peut prendre plusieurs années. Elle implique l'engagement des collectivités territoriales concernées, de l'État et de SNCF Réseau qui cofinancent les travaux. Actuellement, le manque des financements nécessaires aux collectivités peut freiner les projets.

Afin de protéger nos concitoyens, il convient d'accélérer et d'amplifier la dynamique de traitement de ces passages à niveau dangereux en augmentant les financements fléchés sur l'action 51 « Sécurité ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Permettez-moi de saluer, à mon tour, les travaux de notre collègue Laurence Gayte sur la sécurisation des passages à niveau qui ont permis d'augmenter les crédits à ce sujet.

La commission n'a pas étudié cet amendement. À titre personnel, j'y suis défavorable.

Monsieur le ministre, j'ai cru comprendre qu'une partie des crédits du plan de relance pourrait être allouée à la sécurisation des passages à niveau. Les précisions que vous pourriez nous donner sur ce sujet seraient les bienvenues.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Ce sont 40 millions supplémentaires qui seront consacrés en 2021, dans le cadre du plan de relance, à la sécurisation des passages à niveau, soit un total 85 millions d'euros.

Je demande donc le retrait de cet amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Julien Aubert, rapporteur spécial.

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Je veux soutenir cet amendement, ce que je n'ai pas fait pour le précédent mais que j'aurais pu faire.

Quand on sait que la moitié des accidents entre un train et une voiture sont mortels, on comprend que les sommes dont nous parlons peuvent sauver des vies. Si on compare les 15 millions d'euros de l'amendement avec les montants que nous manipulons dans la discussion budgétaire, il est clair qu'il faut augmenter ces crédits.

Monsieur le ministre délégué, en fait, vous nous expliquez que le plan de relance consacre 40 millions à la sécurisation des passages à niveau, tandis que le budget normal alloue des queues de cerises...

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. 45 millions tout de même !

M. Julien Aubert, rapporteur spécial. Il reste que près de la moitié de la dépense en question échappe à la mission concernée ce qui relativise l'exercice budgétaire et est un peu compliqué à suivre.

Cet amendement mérite d'être adopté : il ne met pas en danger le budget de l'État, mais si nous procrastinons des vies peuvent être fauchées.

Mme la présidente. La parole est à M. Benoit Simian, rapporteur spécial.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Il faut avoir une idée de ce que représentent ces montants : le coût moyen d'un seul passage à niveau s'élève à 8 millions d'euros. Le précédent amendement portait sur un montant de 25 millions ; celui-ci sur 15 millions. Si vous n'accordez pas ces crédits supplémentaires, monsieur le ministre délégué, avez-vous au moins envisagé avec le ministère de l'intérieur l'équipement des passages à niveaux en dispositif de modernisation, par exemple en installant des radars à chaque passage dans le cadre d'un partenariat public-privé – ce mode de financement innovant qui permet de trouver de nouvelles ressources que l'État ne parvient plus à dégager ? Où en est le débat sur ces préconisations dont j'avais discuté avec Laurence Gayte lors de sa mission ?

Mme la présidente. La parole est à Mme Zivka Park, rapporteure spéciale.

Mme Zivka Park, rapporteure spéciale. Sur ce sujet important, la commission des finances a adopté un amendement visant à ajouter 8 millions d'euros supplémentaires au financement des passages à niveau. Nous attendions la réponse du ministre concernant le plan de relance. Si j'ai bien compris,

les 40 millions du budget de l'an dernier ont été augmentés de 5 millions, soit un montant total de 45 millions dans le programme 203 du présent PLF, à quoi s'ajoutent 40 millions prévus au titre du plan de relance pour sécuriser davantage les passages à niveau. Est-ce bien le cas ?

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. C'est le cas mais permettez-moi de préciser l'économie d'ensemble de notre action en la matière. Nous accélérons les travaux entrepris sur les passages à niveau – c'est l'objet des 40 millions d'euros supplémentaires, qui permettront aux projets en cours d'aboutir plus rapidement. D'autre part, monsieur Simian, nous expérimentons en effet de nouveaux équipements, notamment dans les Hauts-de-France si je me souviens bien – nous pourrions vous fournir lors de la prochaine réunion du comité sur la sécurité des passages à niveau, le 19 novembre, la liste des expérimentations en cours, qui tirent parti des technologies les plus modernes et qui sont conduites en lien avec le ministère de l'intérieur.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 2528.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	101
Nombre de suffrages exprimés	100
Majorité absolue	51
Pour l'adoption	24
contre	76

(L'amendement n° 2528 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 1254.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Cet amendement porte une nouvelle fois sur les passages à niveau mais vise à n'en augmenter le financement que de 8 millions d'euros, soit le coût maximum d'un seul passage. J'espère que la représentation nationale acceptera de sécuriser un passage à niveau supplémentaire en France !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Amendement satisfait ; demande de retrait.

M. Benoit Simian, rapporteur spécial. Je précise que la commission des finances a adopté cet amendement !

(L'amendement n° 1254 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 2661, 2260 et 2763, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 2260 et 2763 sont identiques.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2661.

M. Loïc Prud'homme. Je voudrais vous parler de vélo, plus précisément du fonds Vélo. C'est un député qui, chaque semaine depuis trois ans, se rend à vélo à l'Assemblée qui s'exprime... (Sourires.)

M. Julien Aubert, *rapporteur spécial*. Il en a de la chance !

M. Loïc Prud'homme. ...mais sans doute suis-je un cas rare.

La mutation de nos pratiques de transport doit être organisée à grande échelle, ce qui ne saurait se faire sans une aide de l'État en faveur des infrastructures cyclables. L'espace public doit être adapté aux nouvelles formes de mobilité – je peux vous assurer que ce n'est pas encore le cas. Aujourd'hui, la route n'est adaptée qu'aux voitures, alors que 60 % des déplacements portent sur des distances inférieures à cinq kilomètres – soit une vingtaine de minutes de vélo pour un cycliste peu chevronné, ce qui est tout à fait accessible.

Le Gouvernement entend multiplier par trois la part modale du vélo dans les trajets quotidiens des Français pour la porter de 2,7 % à 9 % en 2024 et, pour ce faire, il a mis au point un plan Vélo reposant sur un fonds doté de 350 millions d'euros sur sept ans, soit 50 millions d'euros par an. Or, selon le RAC – Réseau action climat – et la FUB – Fédération française des usagers de la bicyclette –, il faudra presque décupler l'effort d'investissement pour atteindre cet objectif et atteindre 70 euros par an et par habitant pendant les dix prochaines années.

Les acteurs de la filière que j'ai rencontrés dans un salon professionnel en septembre expliquent que le vélo est un débouché économique considérable : investir dans les infrastructures, c'est permettre à la filière vélo dans son ensemble de passer d'une trajectoire ascendante à une trajectoire exponentielle en termes d'emploi et de chiffre d'affaires – et ce sans le moindre coût ou presque pour les collectivités locales, tant le vélo crée de l'activité écologique.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Leseul, pour soutenir l'amendement n° 2260.

M. Gérard Leseul. Je n'ai pas vraiment saisi combien de passages à niveau seraient réalisés en 2021 ; j'invite donc tous les cyclistes à faire attention.

L'amendement n° 2260 du groupe Socialistes et apparentés vise comme le précédent – que je soutiens – à accroître de 350 millions d'euros les moyens alloués au plan Vélo pour 2021. La tendance actuelle des investissements est insuffisante ; pour atteindre l'objectif du Gouvernement consistant à porter à 9 % la part modale du vélo, il faut décupler l'effort d'investissement jusqu'à atteindre 70 euros par an et par habitant. Nos voisins européens consacrent des moyens bien supérieurs au développement du vélo.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 2763.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement vous est présenté par un député qui ne se rend pas à l'Assemblée nationale à vélo et pour cause : sa circonscription se trouve à 220 kilomètres de Paris ! La suppression de trains par la SNCF et la circulation embouteillée dans Paris, cependant, me contraindront peut-être à le faire... En revanche, je me rends chaque jour en vélo à ma permanence à Bar-le-Duc.

L'amendement vise à augmenter les moyens destinés à la construction de pistes cyclables afin d'atteindre vos objectifs que nous soutenons, monsieur le ministre délégué, car les infrastructures actuelles ne suffisent pas. C'est pourquoi nous souhaitons vivement que cet amendement soit adopté.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Zivka Park, *rapporteuse spéciale*. Vous rappelez tous à juste titre que le plan Vélo de 2018 prévoit de tripler la part modale du vélo en la portant de 2,7 % – un faible pourcentage – à 9 % ; l'objectif n'est pas faramineux mais tout de même important. Pour ce faire, un fonds Vélo a été doté de 350 millions d'euros sur sept ans, soit 50 millions d'euros par an.

Lors de son audition par la commission à la mi-octobre, la DGITM – direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – a indiqué que selon les données les plus récentes, la part modale du vélo a déjà presque doublé ; c'est un premier signal très encourageant. Il est vrai que la crise sanitaire a favorisé la pratique du vélo et nous avons tous constaté l'apparition dans nos villes de nouvelles pistes cyclables – parfois bizarrement aménagées, mais au moins sont-elles là. (*Mme la ministre de la transition écologique sourit.*)

Je vous rappelle que le plan de relance prévoit 200 millions d'euros supplémentaires en faveur du vélo, qui permettront de cofinancer des projets décidés en lien avec les collectivités territoriales – un enjeu important – afin d'aménager et de sécuriser les pistes cyclables, de développer la continuité du réseau – objectif essentiel – et de favoriser l'intermodalité, en reliant notamment les pistes cyclables aux gares routières.

Je ne reviens pas sur les dispositions que nous avons adoptées tous ensemble dans la loi d'orientation des mobilités : le forfait mobilités durables qui encourage l'usage régulier du vélo, l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou encore l'aide à la réparation des vélos. Pour toutes ces raisons, je suis à titre personnel défavorable à ces amendements que la commission des finances n'a pas examinés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Sur les 350 millions du fonds vélo prévus sur sept ans, 114 millions ont d'ores et déjà été attribués pour 2019 et 2020, et un nouvel appel à projets est en cours. La rapporteure spéciale a rappelé que 200 millions d'euros supplémentaires sont mobilisés dans le cadre du plan de relance, à quoi s'ajoutent 150 millions d'euros de fonds européens. Tout cela permettra, dans les prochaines années, de financer plus de 600 pistes cyclables et de sécuriser plus de 1 000 abris, notamment à proximité des gares, afin d'accompagner le développement de la filière vélo, évoquée à juste raison par M. Prud'homme, en faveur de laquelle nous mobilisons des dispositifs supplémentaires dans le domaine de l'aide à la réparation et de la formation de mécaniciens, par exemple.

Pendant le confinement, de nombreuses personnes, du fait de l'anxiété suscitée par l'utilisation des transports en commun, se sont reportées sur la marche et sur le vélo. En Île-de-France, par exemple, 30 % ont décidé de renoncer aux transports en commun ; la moitié s'est reportée sur la voiture, l'autre moitié sur la marche et le vélo. C'est donc un mouvement durable que nous accompagnons au moyen de dispositifs adaptés.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Je précise, monsieur Pancher, que ma circonscription se trouve à 600 kilomètres d'ici... (*Rires et applaudissements sur plusieurs bancs.*)

M. Bertrand Pancher. Bravo !

M. Loïc Prud'homme. Je ne viens donc pas seulement à vélo ! Il faut améliorer l'intermodalité, notamment le rangement de vélos pliants dans les TGV.

Le budget de 350 millions que nous présente le ministre délégué, c'est-à-dire 50 millions par an, est très en deçà de l'augmentation significative que nous proposons qui permet de doter le fonds vélo de 500 millions par an. J'ai été très critique – et je le suis toujours – concernant les mesures prises pendant le confinement et la crise sanitaire mais, en discutant avec les velocistes de ma circonscription, je me suis convaincu, dans votre sens, que le chèque permettant de faire réparer un vélo est une dépense intelligente qui relance l'activité, génère des flux et suscite l'intérêt envers ce mode de déplacement. Cependant, il ne faudra pas interrompre ce dispositif à la fin de la crise sanitaire. Au contraire, il faut le pérenniser, en faire un dispositif de long terme, sur dix ans par exemple. C'est ainsi qu'on augmentera la part modale du vélo. Il faut fournir des aides au développement de la filière et à la construction d'infrastructures, pas seulement à proximité des gares. Pour les personnes comme moi qui habitent à huit ou neuf kilomètres d'une gare, le dernier kilomètre n'est pas le plus important : il faut pouvoir faire tout l'itinéraire à vélo, en toute sécurité et en une vingtaine de minutes. Voilà qui permettra de développer massivement le vélo !

C'est un investissement neutre pour les collectivités tant cette filière permettra de relancer l'activité et d'accroître les rentrées fiscales. Le principal fabricant français de vélos électriques m'a alpagué en jugeant que ne pas investir dans le vélo serait inouï de bêtise tant ce truc marche d'enfer ! Encore une fois, il faut accompagner massivement cette filière et l'État doit en être un acteur. Partout, les territoires se désindustrialisent ; le fabricant dont je vous parlais à l'instant fait fabriquer des cadres de vélo à Taïwan alors qu'ils pourraient être fabriqués ici ! De même, il faut aider

les acteurs de la filière aéronautique qui sont les seuls à maîtriser certaines techniques applicables aux vélos de haut niveau. Je vous invite à agir d'urgence en ce sens. (*M. Gérard Leseul applaudit.*)

(L'amendement n° 2661 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 2260 et 2763 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

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

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2021 :

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

La séance est levée.

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

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

SERGE EZDRA