

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi 19 octobre
2022

Séance de 15 heures

Compte rendu n° 12

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
Président**

– Projet de loi de finances pour 2023 (n° 273) :

- Suite de l'examen pour avis des crédits la mission « Écologie, développement et mobilité durables » : 2

- Transports terrestres et fluviaux (*M. David Valence, rapporteur pour avis*)

- Transports aériens (*M. Damien Adam, rapporteur pour avis*)

- Affaires maritimes (*Mme Alexandra Masson, rapporteure pour avis*)

- Protection de l'environnement et prévention des risques (*M. Stéphane Delautrette, rapporteur pour avis*)

- Paysages, eau et biodiversité (*Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis*) - Transition énergétique (*M. Antoine Armand, rapporteur pour avis*)

- Politiques de développement durable (*Mme Anne Stambach-Terreñoir, rapporteure pour avis*)



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » sur les rapports pour avis de M. David Valence sur les crédits relatifs aux transports terrestres et fluviaux, de M. Damien Adam sur les crédits relatifs aux transports aériens, de Mme Alexandra Masson sur les crédits relatifs aux affaires maritimes, de M. Stéphane Delautrette sur les crédits relatifs à la protection de l'environnement et la prévention des risques, de Mme Aude Luquet sur les crédits relatif aux paysages, à l'eau et à la biodiversité, de M. Antoine Armand sur les crédits relatifs à la transition énergétique et de Mme Anne Stambach-Terrenoir sur les crédits relatifs aux politiques de développement durable.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous débutons par l'examen des amendements se rapportant aux transports.

Article 27 et état B : Crédits du budget général

Amendement II-CD58 de M. Gérard Leseul.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Nous proposons d'accorder 250 millions d'euros supplémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France). Cet amendement est pour nous une manière de souligner la fragilité du modèle de financement des infrastructures de transport, lié à des recettes qui peuvent être incertaines – elles ont connu une baisse significative pendant la crise sanitaire, par exemple. Au-delà de l'augmentation ponctuelle que nous sollicitons, il importe donc de mener une réflexion plus globale sur la question.

M. David Valence, rapporteur pour avis (*Transports terrestres et fluviaux*). La secrétaire générale de l'Afit France, que j'ai auditionnée en vue de la rédaction du rapport, m'a confirmé que les recettes étaient sécurisées pour l'exercice budgétaire 2023 : d'une part, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) est en forte hausse et, d'autre part, pour la première année, l'agence bénéficiera à plein de l'écocontribution sur le secteur aérien. Du reste, le projet de loi de finances (PLF) prévoit déjà une augmentation de 150 millions d'euros. Je ne vois donc pas pourquoi nous augmenterions les ressources de l'agence pour l'année prochaine, mis à part pour créer de nouveaux programmes. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD48 de M. Gérard Leseul.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Le PDG de la SNCF a chiffré le besoin d'investissements supplémentaires à 100 milliards d'euros sur quinze ans pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 et doubler la part modale du ferroviaire. Nous proposons, pour contribuer à l'objectif, d'allouer 3 milliards d'euros supplémentaires au transport ferroviaire l'année prochaine.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Le contrat de performance prévoit de consacrer 2,8 milliards d'euros par an à la régénération du réseau, soit 1 milliard de plus par rapport à ce qui était dépensé en moyenne avant 2017. Je vous rejoins s'agissant de la nécessité de faire porter l'effort sur le réseau de fret – car l'amendement, tel qu'il est rédigé,

concerne surtout cette partie –, mais SNCF Réseau ne serait pas en mesure, de toute façon, de conduire les travaux aussi vite que vous le proposez.

Par ailleurs, il convient d'attendre le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), où siègent des personnalités de la société civile et des élus d'obédiences politiques différentes. Ce rapport sera remis au mois de décembre. Il permettra d'objectiver les besoins en matière de régénération du réseau, d'où découleront des choix politiques. À ce stade, avis défavorable.

Mme Chantal Jourdan (SOC). L'objet de l'amendement est aussi d'augmenter le nombre de trains de nuit et de prêter une attention particulière aux petites lignes.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD172 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Nous proposons nous aussi d'engager un plan de relance de 3 milliards d'euros en faveur du transport ferroviaire.

Vous me disiez ce matin, monsieur le rapporteur pour avis, que c'était une bonne chose que l'utilisateur paye le service, mais cela ne fonctionne pas. Nous nous sommes croisés il y a quelques jours dans une réunion organisée par Régions de France. Nous avons constaté à cette occasion que les régions, autorités organisatrices de la mobilité, cherchent par tous les moyens ne serait-ce qu'à maintenir les lignes de trains régionaux – il ne s'agit même pas de les développer. En matière de financement, les régions sont dans l'impasse : la péréquation n'existe plus, l'utilisateur ne peut pas payer entièrement le service à travers le prix du billet et le coût de l'énergie s'envole, ainsi d'ailleurs que celui des sillons – car les libéraux ont découpé la SNCF en morceaux. Que le COI élabore des trajectoires, c'est très bien, mais *quid*, concrètement, du financement sur le terrain ? Si l'on ne change pas de paradigme et de lecture de cette infrastructure structurante, on n'y arrivera pas. L'État doit s'engager réellement ; tout le reste, ce ne sont que des vœux pieux. Tel est l'objet de mon amendement.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Avis défavorable, pour les mêmes raisons que précédemment : il serait parfaitement irréaliste d'injecter 3 milliards d'euros du jour au lendemain à SNCF Réseau en espérant que la conduite de travaux suive immédiatement. L'effort de rattrapage en faveur de la régénération du réseau ferroviaire doit être phasé. C'est exactement ce qui est fait, comme le reconnaissent tous les experts du domaine, y compris certains qui siègent ici et qui se sont exprimés.

En ce qui concerne la participation de l'utilisateur, je ne voudrais pas que mes propos soient déformés : je disais tout simplement qu'il me paraissait déraisonnable de proposer la gratuité à un moment où le financement des transports publics est en tension. Je n'ai jamais dit que l'utilisateur devait supporter seul le coût des transports. Du reste, ce n'est pas le cas : quand on emprunte un moyen de transport collectif de niveau national, on ne paye que 32 % de son coût réel.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD49 de M. Gérard Leseul.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Il s'agit, une fois encore, d'investir davantage dans le ferroviaire, en particulier pour le développement du fret – ici, à hauteur de 1,5 milliard d'euros.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Dans mon rapport, je souligne la nécessité d'investir davantage dans la rénovation du réseau, mais l'état de celui-ci et le niveau de l'investissement ne sont pas les raisons principales de la désaffection envers le ferroviaire quand il s'agit du transport de fret. Ce qui est en cause, c'est la fiabilité de l'offre : d'une part, la capacité de SNCF Réseau à construire des sillons, c'est-à-dire à commercialiser des moyens de circuler sur le réseau, et, d'autre part, la régularité – dans l'ensemble, 75 % des trains de marchandises arrivent à l'heure dite, mais c'est souvent moins. C'est ce qui explique la faible attractivité du ferroviaire.

Au reste, depuis l'an dernier et le début du plan de relance du fret ferroviaire, des moyens supplémentaires ont déjà été accordés : 1 milliard d'euros sont déployés. C'est encore le cas de l'enveloppe proposée pour 2023.

Enfin, comme je l'expliquais à l'instant, les travaux doivent être phasés. Même si je comprends le sens de cet amendement, je ne peux que le considérer comme un amendement d'appel : le réalisme me conduit à émettre un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD65 de Mme Alexandra Masson.

Mme Alexandra Masson (RN). Cet amendement a pour objectif de soutenir le fret ferroviaire, qui est indispensable au développement de la multimodalité et au report de la route vers le rail. C'est un élément primordial de la transition écologique.

Nous sommes conscients du fait que la baisse de la dotation de l'action 45 est due à un déplacement de crédits. Toutefois, son niveau aurait dû être maintenu pour renforcer l'effort consenti en faveur du fret.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Merci d'avoir précisé l'esprit de cet amendement. Effectivement, l'action que vous voulez renforcer connaît en apparence une diminution, mais cela est dû au fait que 65 millions d'euros sont désormais inscrits dans l'action 41. Les aides au fret sont stables en 2023. Elles atteignent même un niveau qui n'avait jamais été atteint avant 2021, à savoir 170 millions d'euros pour leurs différentes composantes. D'ailleurs, le véritable enjeu n'est pas tant d'augmenter cette ligne que de prolonger l'effort au-delà de 2024. C'est ce que souhaitent les acteurs du secteur, et c'est l'objet de l'amendement que j'ai déposé pour demander un rapport. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD142 de Mme Marie Pochon.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). Cet amendement vise à investir 1,5 milliard d'euros pour construire un parc de matériel roulant de nuit et déployer, à l'horizon de 2030, un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe.

Cela permettrait de répondre aux recommandations du rapport sur les trains d'équilibre du territoire (TET) publié en mai 2021. Celui-ci faisait état d'un besoin de 600 voitures et de 60 locomotives, pour un investissement total de 1,5 milliard d'euros, en vue de rendre leur attractivité aux trains de nuit.

Un tel investissement aurait également pour mérite de tirer profit de tous les avantages des trains de nuit, à savoir la diminution des émissions polluantes et de la consommation d'énergie, ainsi que la réduction des coûts pour les passagers, lesquels n'auront plus à payer une nuit d'hébergement en plus de leur trajet. Les voies existantes seraient utilisées avec le maximum d'efficacité possible, ce qui limiterait les investissements. En outre, selon les études, relancer les trains de nuit pourrait créer jusqu'à 130 000 emplois. Enfin, cela permettrait de respecter le droit de chacun à la mobilité, que ce soit pour travailler loin de chez soi ou pour s'évader et s'ouvrir au monde sans l'abîmer.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Cet amendement et les suivants se ressemblent : on y retrouve le chiffre de 1,5 milliard d'euros.

Je suis très défavorable à cet amendement. D'une part, il est gagé sur l'action 41, qui vise justement à financer d'autres opérations de régénération ferroviaire. D'autre part, il me semble tout à fait déraisonnable de prélever 1,5 milliard d'euros pour l'investir en intégralité, sur un seul exercice budgétaire, dans les trains de nuit.

Je ne méconnaissais pas l'importance des trains de nuit, notamment pour les territoires très éloignés de Paris et isolés. Du reste, l'accueil a déjà été amélioré dans certaines gares, notamment à Briançon. Par ailleurs, le Gouvernement a déployé des investissements importants pour rénover quatre-vingt-treize voitures. Cela dit, les trains du quotidien doivent être notre priorité.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). Les parlementaires doivent gager les dépenses qu'ils proposent, mais, comme je l'ai indiqué dans l'exposé sommaire de l'amendement, je propose au Gouvernement de lever ce gage.

Sur le fond, les trains de nuit peuvent également avoir une utilité en tant que trains du quotidien. Dans la Drôme, par exemple, il y a deux lignes de trains de nuit qui, si elles fonctionnaient correctement, pourraient être empruntées par de nombreux usagers pour effectuer des trajets entre Crest et Die.

Enfin, le chiffre de 1,5 milliard d'euros provient de l'association « Oui au train de nuit ! », qui travaille pour protéger ces lignes.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CD34 de M. Guy Bricout, II-CD127 de M. Hubert Wulfranc et II-CD164 de Mme Sandrine Rousseau, amendement II-CD175 de M. Loïc Prud'homme, amendement II-CD45 de M. Gérard Leseul (discussion commune).

M. David Taupiac (LIOT). L'amendement II-CD34 vise à créer un nouveau fonds de 1,5 milliard d'euros pour créer un parc de matériel roulant de nuit et le déployer à l'horizon de 2030. Pour répondre à la question de M. le rapporteur pour avis, c'est la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) qui a évalué les besoins en la matière à 600 véhicules et 60 locomotives, soit 1,5 milliard d'euros par an pendant dix ans.

Cette somme serait prélevée sur le programme « Infrastructures et services de transports », mais nous proposons que le Gouvernement lève le gage.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). Au-delà de la question du transport, ce projet de relance des trains de nuit aurait une dimension industrielle majeure, ce qui permettrait de soutenir l'industrie ferroviaire française, qui se caractérise par son excellence.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Le chiffre de 1,5 milliard d'euros vient effectivement d'un rapport de mai 2021 sur les trains d'équilibre du territoire, qui avait été validé par le Gouvernement. Nous proposons quant à nous un amendement très raisonnable : il s'agirait d'investir 800 millions d'euros dans les trains de nuit, conformément aux annonces faites par le ministère des transports quelques mois après la publication du rapport. Nous verrons plus tard pour les 600 millions restants, qu'il faudra évidemment finir par investir.

Mme Chantal Jourdan (SOC). L'amendement II-CD45 poursuit les mêmes objectifs que les autres amendements de la série, à ceci près qu'il vise à investir 150 millions d'euros seulement cette année : le besoin global de 1,5 milliard d'euros serait ainsi satisfait en dix ans.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Le rapport relatif aux TET évoquait effectivement, à propos des trains de nuit, un montant de 1,5 milliard d'euros qu'il s'agissait d'étaler sur dix ans. On n'engage pas un programme industriel de production de TET – que l'on appelle souvent « rames Intercités » – du jour au lendemain : il faut organiser la réponse industrielle. Il me semble donc irréaliste de penser que l'on pourrait injecter 1,5 milliard d'euros, 800 millions ou même 150 millions d'un seul coup pour provoquer un électrochoc dans la filière et obtenir le matériel l'année suivante.

Qu'il faille produire des trains Intercités pour répondre au besoin de développement des trains de nuit à un horizon de dix ans, c'est une évidence. Mais provoquer un embouteillage ou un mur d'investissements ne me paraît pas la solution, car cela supposera des arbitrages. Mieux vaut investir progressivement, comme cela a déjà été le cas – le plan de relance a permis de doter de sommes importantes la régénération des trains de nuit –, et prendre le temps de construire la démarche avec les producteurs de matériel.

Je ne nie pas que les trains de nuit puissent contribuer à proposer une desserte de proximité, comme l'a indiqué la distinguée députée de la Drôme, mais cet effet bénéfique ne suffira pas non plus à mettre en route la production de trains de nuit d'un jour à l'autre.

Enfin, gager ces amendements sur d'autres programmes ferroviaires structurants me paraît déraisonnable. Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Monsieur le distingué président du Conseil d'orientation des infrastructures, puisque vous considérez qu'il est irresponsable de notre part de proposer 800 millions d'euros d'investissements pour la construction de 300 voitures, je voudrais savoir comment est programmée la production du matériel roulant pour les trains de

nuit. Combien de voitures sortiront l'année prochaine de nos usines et combien seront mises en service : deux, quatre, dix ? Sur combien d'années le programme s'échelonnait-il ? En tant que chantres de la planification – vocable qui, d'ailleurs, est désormais largement en usage dans vos rangs, ce qui montre que nous avons progressé ensemble –, nous avons besoin de visibilité.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Monsieur le distingué député de Gironde, le besoin de renouvellement du matériel, qu'il s'agisse des trains de nuit ou plus globalement des trains d'équilibre du territoire, sera assez important au cours des dix prochaines années. Pour ce qui concerne le détail, je vous propose que nous interroguions la DGITM par écrit et que nous communiquions ses réponses à l'ensemble des commissaires.

Je comprends l'intention dont procèdent ces amendements, mais le gage me paraît très préoccupant. Par ailleurs, il s'agit plutôt d'amendements d'appel que de demandes véritablement fondées.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CD170 de Mme Maud Gatel.

M. Mickaël Cosson (Dem). Cet amendement vise à créer une enveloppe de 800 millions d'euros à l'horizon de 2030 afin de transformer les paroles en actes. Nous l'avons rédigé avec le collectif « Oui au train de nuit ! ».

M. David Valence, rapporteur pour avis. Fixer l'horizon à 2030 est beaucoup plus réaliste. Vous saluerez donc de ma part la distinguée députée de Paris, Maud Gatel, première signataire de cet amendement. Je vous demanderai néanmoins de bien vouloir le retirer, pour les raisons que je viens d'exposer.

Quoi qu'il en soit, j'ai bien compris que la commission était très vigilante à la question des trains de nuit. Croyez bien que je m'en ferai l'écho. Des investissements dans ce domaine pourront être envisagés dans le cadre de la programmation pluriannuelle. Pour vous donner un ordre de grandeur, l'Afit France consacre 200 millions d'euros par an au renouvellement du matériel roulant des TET.

M. Pierre Vatin (LR). Votre remarque me conduit à évoquer la suppression des trains en journée. La SNCF, interrogée sur ce point, ne répond pas.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Faites-vous référence à un mouvement de grève récent, ou bien parlez-vous des TET en général ?

M. Pierre Vatin (LR). Je fais référence au fait que la SNCF a oublié de former des conducteurs, ce qui entraîne la suppression de certains trains. Dans la région Hauts-de-France, 140 TER vont ainsi disparaître à compter du 24 octobre.

L'amendement est retiré.

Amendement II-CD174 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). À travers cet amendement, nous souhaitons évoquer le grand projet du Sud-Ouest (GPSO), qui consiste à créer deux nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) : l'une entre Bordeaux et Toulouse, l'autre entre Bordeaux et Dax. Nous proposons que l'État se désengage financièrement du projet, au profit des trains du quotidien, notamment de la rénovation des lignes de trains express régionaux.

Les deux projets en question sont pharaoniques, ne répondent pas à un besoin des populations et la quasi-totalité des élus y sont opposés. La ligne Bordeaux-Toulouse coûtera 14 milliards d'euros et fera gagner environ une minute de temps de trajet par milliard d'euros dépensé, ce qui est quand même un peu cher. Qui plus est, le projet entraînera la destruction de plusieurs milliers d'hectares de terres agricoles et de milieux naturels. Quant à la seconde branche, qui doit relier Bordeaux à Dax, cette ligne serait parallèle à une ligne existante. Là encore, elle n'est d'aucune utilité pour la population. Le seul argument avancé par le conseil régional, en particulier le vice-président en charge des transports, consiste à dire qu'il n'y a aucune raison pour que les Landes n'aient pas de LGV alors qu'il y en a ailleurs. Cela me paraît un peu court quand il s'agit d'engager 4 milliards d'euros.

L'amendement vise donc à réorienter massivement les financements vers d'autres lignes plus intéressantes. Je pense notamment à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (Polt), qui a, en plus, l'avantage de désenclaver le centre de la France.

M. David Valence, rapporteur pour avis. L'amendement relève de l'ordre du symbole dans la mesure où rien, dans la mission, ne concerne spécifiquement ce projet d'investissement.

Nous avons eu l'occasion d'évoquer ensemble le projet en question. Des discussions sont en cours et on est en droit, en effet, de se demander si le gain de temps justifie la dépense. Quoi qu'il en soit, l'amendement n'a pas sa place dans un débat budgétaire. Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Il est bien dommage que vous trouviez l'amendement déplacé dans cette discussion budgétaire, car nous parlons d'écologie. Or le projet en question est parfaitement antiécologique.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD66 de Mme Alexandra Masson.

Mme Alexandra Masson (RN). Il est indispensable que l'État renforce les moyens de transport que les Français utilisent chaque jour pour aller travailler, en particulier les lignes de TER. Or 264 millions d'euros ont été attribués aux projets de lignes à grande vitesse, dont 127 millions d'euros pour la seule ligne Lyon-Turin, contre 93 millions d'euros pour les transports du quotidien.

Le présent amendement vise à augmenter les crédits engagés pour les infrastructures du quotidien en affectant 50 millions d'euros supplémentaires à l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203. En compensation, nous réduisons de 50 millions d'euros les crédits de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluations » du programme 217.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Plus de 70 % des crédits de l'action 41 sont consacrés aux TER et à leur exploitation, notamment à travers la redevance d'accès, qui, en ce qui concerne les régions, est acquittée par l'État – ce qui n'est pas le cas en Île-de-France. Par ailleurs, l'État se mobilise aux côtés des régions pour le développement du capacitaire de ces lignes, notamment à travers les contrats de plan État-région (CPER). L'Afit France soutient ces investissements. Enfin, l'État s'est engagé à respecter une trajectoire pluriannuelle incluant les petites lignes ferroviaires, avec les accords relatifs aux lignes de desserte fine du territoire. Avis défavorable, même si je comprends votre préoccupation.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD173 de Mme Alma Dufour.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Cet amendement d'appel vise à alerter, une fois de plus, sur le manque d'investissements du Gouvernement dans les petites lignes ferroviaires. Alors que 90 % environ des Français habitent près d'une petite ligne ferroviaire et que nous traversons une crise énergétique et une crise écologique sans précédent, le ferroviaire pourrait apporter une solution. Cela suppose toutefois d'investir davantage, car l'âge moyen des lignes du réseau est de 29 ans, et même de 36,7 ans pour les petites lignes, ce qui est préoccupant.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Je comprends votre intention, mais je rappellerai quelques éléments concernant les lignes de desserte fine du territoire qui montrent que le Gouvernement agit.

Le quinquennat précédent s'est caractérisé par une mobilisation sur la question. D'abord, une évaluation de l'état de ces lignes a été demandée au préfet Philizot. Ensuite, la classification a évolué. En effet, la dénomination « petites lignes » recouvre des situations très hétérogènes : certaines de ces lignes, très fréquentées, sont classées UIC 7 à 9 – en fonction du nombre de trains circulant sur la voie –, d'autres le sont moyennement, voire pas du tout. Certaines sont même suspendues, parfois depuis quelques années, comme la ligne Angoulême-Limoges.

Le Gouvernement a défini avec les régions un classement en trois catégories. La première rassemble les lignes reprises à 100 % en financement par SNCF Réseau, traitées comme des lignes UIC 1 à 6. C'était déjà le cas, par exemple, pour la ligne Rennes-Saint-Malo, en Bretagne, dans laquelle on investissait comme dans une ligne du réseau structurant. La deuxième catégorie est celle des lignes dans lesquelles l'État investit aux côtés des régions dans le cadre des CPER. La troisième concerne les lignes pour lesquelles les régions choisissent de se mobiliser à 100 %, parce que leur intérêt est surtout local, et demandent la délégation de gestion – ou pas, d'ailleurs. Les accords ont bien avancé.

La question des petites lignes a donc été prise à bras-le-corps par le Gouvernement. L'État leur a consacré 550 millions d'euros depuis février 2020, date du premier accord – signé dans mon département des Vosges –, dont 300 millions d'euros au titre du plan de relance. Les financements consacrés aux petites lignes ont triplé depuis 2020. Ces lignes seront de nouveau présentes dans les CPER 2023-2027. La question se résout donc en dialogue étroit avec les collectivités territoriales, qui connaissent parfaitement les besoins de mobilité dans leur territoire. Avis défavorable.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Il faut en effet prendre la question des petites lignes à bras-le-corps. Mes collègues et moi-même aimerions le faire avec la même expertise que vous : auriez-vous donc une photocopie du rapport Philizot, que vous citez ?

M. David Valence, rapporteur pour avis. Les bonnes feuilles en ont été publiées depuis longtemps dans la presse...

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Les bonnes oui, mais les autres ?

M. David Valence, rapporteur pour avis. En examinant concrètement les accords signés région par région, on réussit à avoir une idée précise de l'état du réseau. Pour le reste, ce n'est pas à moi de parler de ce rapport.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques II-CD26 de M. Guy Bricout et II-CD180 de Mme Alma Dufour, amendement II-CD51 de M. Gérard Leseul (discussion commune).

M. David Taupiac (LIOT). L'amendement II-CD26 vise à instaurer un « ticket climat » permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transports collectifs. Le tarif serait de 60 euros pour les actifs, la moitié étant prise en charge par l'employeur, et de 30 euros pour les autres.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Pour lutter contre la pollution dans les aires urbaines, l'amendement II-CD180 a pour objet d'encourager le report modal au profit des transports en commun en instituant une tarification unique symbolique – le coût résiduel pour l'utilisateur serait de 1 euro par jour. L'expérience récente de tarification unique pour les trains et les transports du quotidien en Allemagne, grâce à laquelle 52 millions de billets ont été vendus, devrait nous inspirer.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Issu du plan pour une sobriété solidaire présenté récemment par le groupe Socialistes et apparentés, l'amendement II-CD51 tend à expérimenter, jusqu'à la fin de l'hiver, un abonnement « mobilité climat » au tarif de 9 euros par mois, à l'instar de ce qu'ont instauré nos voisins allemands, espagnols et autrichiens.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Ces amendements ont un double objectif. D'une part, la simplicité pour les usagers ; cette demande, qui ne relève pas d'un débat budgétaire, mérite d'être entendue dans le dialogue entre l'État, la SNCF et les autorités organisatrices de la mobilité.

D'autre part, les amendements cherchent à diminuer la part payée par l'utilisateur afin d'inciter à utiliser les transports en commun. Or l'expérience allemande, qui n'a duré que le temps de l'été, montre que le report modal a été très faible – 10 %. On a plutôt observé un effet d'aubaine au profit de ceux qui se déplaçaient déjà en train.

En outre, tout le monde n'a pas un train en bas de chez soi. Vous risquez d'accroître les inégalités au détriment des habitants des zones rurales très peu denses en subventionnant davantage un secteur qui est déjà financé à 68 % par le contribuable au plan national.

Enfin, la première condition de l'attractivité du transport public, c'est l'offre et sa densité. Les moyens disponibles doivent d'abord servir à faire rouler plus de trains.

Avis défavorable.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Lorsque nous l'avons auditionné, le ministre délégué chargé des transports, M. Clément Beaune, a jugé que le billet à 9 euros en Allemagne était une mesure socialement efficace mais très onéreuse et dont le coût carbone était très élevé.

L'utilité sociale devrait suffire à justifier l'instauration de la tarification unique en France. Mais lors de la formation destinée aux députés sur les enjeux climatiques, les intervenants ont rappelé qu'il sera plus coûteux de réparer les dégâts causés par le réchauffement climatique que d'investir en amont, ce que propose l'amendement.

M. Guy Bricout (LIOT). Outre son utilité sociale et sa simplicité, une telle mesure peut faire découvrir le train à certains et leur donner l'envie de l'adopter pour leurs déplacements.

La tarification n'est pas le seul frein à l'usage du train. Je citerai la sécurité autour des gares, l'intermodalité, ou encore le cadencement. Que trouve-t-on dans le budget pour faire aimer le train ?

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Les expériences de gratuité des transports, à Aubagne ou à Châteauroux, montrent qu'une offre tarifaire attractive conduit à l'abandon de la deuxième voiture du foyer.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement II-CD50 de M. Gérard Leseul.

M. Stéphane Delautrette (SOC). Cet amendement vise à augmenter les crédits dédiés aux voies navigables. Avec 8 500 kilomètres de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe, qui en compte 38 000. Il nous paraît opportun d'exploiter un tel potentiel.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Le rythme d'investissement dans le réseau fluvial s'est accéléré depuis 2017. Il est prévu d'y consacrer 127 millions d'euros dans la dotation de l'Afit France et le plan de relance a octroyé à Voies navigables de France (VNF) une enveloppe supplémentaire de 175 millions d'euros. Les autres ressources de VNF sont aussi dynamiques. J'émet donc un avis défavorable à la hausse des crédits d'investissement qui me semblent suffisants pour tenir la trajectoire de régénération et de modernisation du réseau fluvial.

En revanche, je vous rejoins sur le potentiel extraordinaire de la voie d'eau en France, notamment pour la logistique urbaine.

J'en conviens aussi, nous devons adresser un message rassurant à l'opérateur s'agissant des effectifs qui ont subi une forte diminution ces dernières années. J'ai déposé un amendement visant à garantir la stabilité du plafond d'emplois de VNF.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD59 de M. Dominique Potier.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Il s'agit d'allouer 60 millions d'euros à l'aménagement d'un domaine public fluvial à énergies positives. Ce serait la première étape d'une programmation pluriannuelle permettant à VNF d'optimiser son potentiel de production d'énergies – hydroélectrique, géothermique, éolienne.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Cet amendement est très intéressant. Je demande son retrait afin que nous puissions y travailler ensemble. Je crois savoir que l'auteur de l'amendement a récemment évoqué le sujet avec le ministre délégué chargé des transports.

L'utilisation de la chute d'eau par nos ouvrages hydrauliques est encore insuffisante et des investissements supplémentaires sont sans doute nécessaires. L'utilisation des délaissés de voies navigables, sauf intérêt logistique, par exemple pour l'installation de panneaux photovoltaïques, est une piste intéressante. La réflexion de VNF en la matière n'est pas encore mature mais il faut l'encourager.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Nous vous remercions pour votre appréciation positive mais nous maintenons l'amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD64 de Mme Alexandra Masson.

Mme Alexandra Masson. La France compte encore trop de canaux de petit gabarit, inadaptés aux nouveaux bateaux de transport fluvial. Cette situation est d'autant plus problématique que le transport fluvial est particulièrement bien développé dans d'autres pays européens comme la Belgique ou les Pays-Bas, qui accueillent les ports du Range Nord. La construction du canal Seine-Nord Europe représente un important effort de modernisation, attendu de longue date, qui favorisera le dynamisme de l'hinterland du port de Dunkerque. Il profitera également aux ports du Range Nord. Il est donc indispensable de renforcer les infrastructures fluviales de l'axe Seine pour garantir leur compétitivité et cela, pas seulement par la construction de quelques écluses mais par des travaux importants.

Pour ce faire, l'amendement vise à augmenter de 25 millions d'euros les crédits de VNF, soit environ la moitié de la somme actuellement consacrée aux investissements de modernisation.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Je partage votre préoccupation. L'axe Seine est en effet stratégique pour le report modal, en particulier pour les marchandises. Il faut l'arrimer au corridor entre mer du Nord et Méditerranée, principal corridor européen de transport de marchandises.

Des crédits devront être mobilisés à l'avenir pour passer en grand gabarit la Petite Seine entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine dans le département de l'Aube.

Je suis toutefois défavorable à ce que je considère comme un amendement d'appel, sachant que VNF bénéficie déjà de moyens supplémentaires pour 2023.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD181 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Il s'agit encore d'augmenter les crédits alloués à VNF afin d'empêcher la suppression programmée de 40 équivalents temps plein (ETP). Il est temps d'arrêter l'hémorragie – plus de 400 ETP ont disparu depuis 2017.

VNF gère le réseau de voies navigables de l'État, qui est constitué de 6 700 kilomètres de voies navigables, connu sous le nom de réseau Freycinet. VNF gère aussi un volume d'eau potable non négligeable pour d'autres usages que la navigation.

Mon amendement est bien moins coûteux que celui de Mme Masson – 2 millions d'euros – et plus utile. Les ETP servent à entretenir le réseau Freycinet alors que le canal Seine-Nord Europe pose de nombreux soucis parmi lesquels la possibilité donnée aux marins belges et néerlandais de naviguer sur notre territoire au détriment de notre flotte nationale.

Je me surprends à présenter un amendement aussi raisonnable.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Je partage votre constat sur l'évolution des effectifs. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé un amendement sur le sujet.

Les ressources de VNF lui permettent de financer les 40 ETP nécessaires à la stabilité des effectifs sans dotation supplémentaire. L'opérateur me l'a confirmé à plusieurs reprises.

M. Guy Bricout (LIOT). Je suis favorable à l'amendement.

J'ai constaté que VNF n'hésite pas à solliciter les collectivités lorsque ses moyens sont insuffisants. La remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise a ainsi fait l'objet d'un accord financier avec les diverses collectivités concernées. Donnons à VNF les moyens d'assurer ses missions.

La commission adopte l'amendement.

Amendement II-CD133 de Mme Marie Pochon.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). Cet amendement vise à augmenter de 350 millions d'euros le budget alloué au plan Vélo pour l'année 2023. En 2019, 80 % des déplacements quotidiens dans les territoires ruraux s'effectuaient en voiture, ce qui n'est pas sans répercussion sur la santé, la qualité de vie et le bilan carbone.

Si le vélo en milieu rural est parfois une réalité touristique, son usage au quotidien est peu développé en raison de l'absence d'aménagements de nature à garantir la sécurité des

cyclistes mais aussi des longues distances entre les lieux de vie et les activités. Pourtant, selon l’Insee, entre 20 % et 30 % de nos déplacements portent sur une distance entre 2 et 10 kilomètres et peuvent donc être faits à vélo.

Le fait de continuer à soutenir le vélo en zone urbaine contribue à creuser un gouffre entre les urbains et les ruraux. Toutefois, la pratique augmente en zone rurale et c’est une bonne nouvelle.

Bien que les efforts des dernières années méritent d’être soulignés, les investissements actuels ne permettent pas d’atteindre l’objectif de 9 % de part modale. Avec un budget moyen de 8 euros par an et par habitant, la part modale du vélo représenterait 3,5 % en 2030 avec de très fortes disparités territoriales. Il nous faut donc multiplier l’effort d’investissement par dix.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Nous avons fêté les trois ans du plan Vélo il y a quelques jours. Il était prévu initialement d’y consacrer 50 millions d’euros par an, une somme qui, contre toute attente, a été consommée rapidement.

Le nouveau plan annoncé en septembre par la Première ministre est doté de 250 millions d’euros pour la seule année 2023, soit une multiplication par cinq. L’ambition est donc forte.

Aujourd’hui, la priorité doit être le ciblage des crédits. Je souhaite que la moitié des 200 millions d’euros consacrés aux infrastructures soient fléchés, selon des modalités autres que l’appel à projets dont on sait qu’il est défavorable aux petites collectivités, vers les collectivités de moins de 100 000 habitants du bloc communal.

Nous devons veiller à faire du vélo le grand moyen de déplacement populaire rural et périurbain qu’il était il y a encore trente ou quarante ans, avant qu’il ne devienne l’apanage des grandes villes.

Avis défavorable.

Mme Marie Pochon (Écolo-NUPES). Le ciblage est en effet important. Il n’empêche que les efforts financiers ne sont pas suffisants pour atteindre l’objectif fixé par le Gouvernement lui-même.

L’amendement reprend une proposition de la Convention citoyenne pour le climat, actualisée par les conclusions de l’étude économique de la direction générale des entreprises (DGE) et de l’Agence de la transition écologique (Ademe).

M. Vincent Thiébaud (HOR). La loi « climat et résilience », entre autres, a imposé aux collectivités des obligations en la matière – aménagement des parkings et des gares. Le développement de la part modale du vélo est aussi un choix de politique locale. Tout ne relève pas de l’État.

La commission rejette l’amendement.

Amendement II-CD46 de M. Gérard Leseul.

M. Stéphane Delautrette (SOC). À la faveur de la crise sanitaire, le vélo s'est installé dans la pratique de nos concitoyens, d'où la nécessité de renforcer le soutien à son développement. Tel est l'objet de l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD176 de M. Loïc Prud'homme.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Je reprends à mon compte ce qui a été dit. Le ciblage sur le bloc communal accélérera certainement le développement de l'usage du vélo dans la vie quotidienne.

L'amendement, suggéré par la Fédération française des usagers de bicyclettes (FUB), vise à octroyer 235 millions d'euros supplémentaires au plan Vélo.

En trois ans, 83 % de l'enveloppe initiale, pourtant abondée par le plan de relance, a été consommée.

Il est nécessaire de rehausser les crédits pour tenir les objectifs mais aussi répondre aux sollicitations du bloc communal.

Suivant l'avis du rapporteur pour avis, la commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD57 de M. Gérard Leseul.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Cet amendement a pour objet de financer les réseaux associatifs impliqués dans le développement du vélo.

Les réseaux associatifs manquent aujourd'hui de ressources pour passer le cap de la professionnalisation et essaimer dans d'autres territoires. Parfois seules les associations acceptent de fournir un service aux habitants, notamment dans les zones rurales où le secteur lucratif ne trouve pas de modèle économique. Les services qu'elles offrent, tels que l'auto-réparation ou les vélo-écoles, contribuent largement à l'intérêt général et à la vie locale.

Pourraient être financées, d'une part, la création d'un fonds d'essaimage et de développement des projets associatifs en faveur du vélo, dans un souci d'aménagement du territoire et de présence dans les zones blanches de la mobilité ou à destination des publics les plus précaires face à la crise énergétique et les plus réticents à changer de comportement ; d'autre part, la structuration à l'échelon régional des associations d'usagers, sur le modèle des conventions passées entre l'Ademe, les régions et les collectivités en Île-de-France et en Pays de la Loire.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Avis défavorable au nom de la subsidiarité. Le meilleur niveau pour accompagner financièrement les associations est celui des régions ou des intercommunalités. Ce n'est pas à l'État de distribuer des subventions de fonctionnement à ces associations.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD177 de Mme Alma Dufour.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Il s'agit d'un amendement d'appel et de bon sens visant à étendre les aides à l'acquisition de vélos à ceux issus du réemploi.

Un changement de paradigme économique est nécessaire : nous devons abandonner la vision capitaliste linéaire dans laquelle on puise dans les ressources à l'infini alors que notre environnement est fini. C'est la fin, si elle a commencé un jour, de l'abondance. Il nous faut donc entrer dans l'ère de l'économie circulaire.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Je partage l'esprit, d'autant que ma circonscription accueille une junior entreprise qui recycle des vélos électriques de La Poste.

Pour que l'amendement puisse s'appliquer, il faudrait au préalable modifier l'article D. 251-2 du code de l'énergie qui est de nature réglementaire.

Je vous invite à retirer l'amendement et à le redéposer pour la séance afin que le Gouvernement se prononce sur la possibilité de modifier ledit article.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Je note votre suggestion mais je maintiens l'amendement malgré tout.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD184 de Mme Alma Dufour.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Cet amendement porte sur le covoiturage. J'ai une question pour vous qui s'y rapporte : MM. Emmanuel Macron et Jean Castex sont dans une voiture, ils s'arrêtent devant la RATP, qui descend ? Apparemment, c'est Jean Castex. Question subsidiaire, qui prend le métro pour aller jusqu'à l'Afit France pour remplacer Jean Castex dont nous avons approuvé la nomination il y a quelques semaines ?

M. David Valence, rapporteur pour avis. Votre énigme est moins difficile à résoudre que celle du sphinx.

Quant à l'amendement, je vous invite à le retirer et à le déposer pour la séance afin d'interroger le Gouvernement sur l'état d'avancement de la stratégie nationale de développement du covoiturage.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Nous maintenons l'amendement et nous examinerons d'ici à la séance les travaux sur la stratégie que vous mentionnez pour l'adapter si besoin.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD220 de Mme Aurélie Trouvé.

Mme Manon Meunier (LFI-NUPES). Cet amendement tend à étendre aux associations d'intervention sociale d'urgence le bouclier tarifaire.

Selon l'Insee, près de 8 millions de personnes ont recours à l'aide alimentaire. Or les associations sont aussi victimes de la crise énergétique par le biais des dépenses logistiques et de transport.

Nous devons soutenir ces associations qui pallient les défaillances de l'État pour venir en aide aux personnes en difficulté.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Je ne me prononce pas sur le fond ; sur la forme, l'amendement n'a aucun rapport avec la mission que nous examinons.

La commission rejette l'amendement.

Amendement II-CD183 de Mme Alma Dufour.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Il s'agit d'un amendement d'appel ayant pour objet de financer un plan de reconversion pour les salariés des entreprises exploitant des jets privés.

Nous sommes favorables à l'interdiction de la circulation des jets privés dans l'espace aérien français, à l'exception – vous connaissez notre sens de la mesure – des vols d'évacuation sanitaire, de ceux qui concernent la sécurité nationale ou encore des vols militaires.

Alors que le Gouvernement appelle les Français à la sobriété énergétique, les ultra-riches sont épargnés et continuent d'afficher en toute impunité un bilan carbone désastreux. Le symbole de ce mode de vie est bien sûr le jet privé.

D'après un rapport de l'organisation non gouvernementale Transport et Environnement, entre 2005 et 2019, les émissions de CO₂ des jets privés en Europe ont augmenté de près d'un tiers ; l'usage d'un jet privé est entre cinq à quatorze fois plus polluant qu'un vol réalisé sur une ligne commerciale et cinquante fois plus polluant qu'un trajet en train.

En France, un avion sur dix qui décolle est un jet privé et près de 40 % des vols se feraient à vide. En 2019, ils ont émis près de 400 kilotonnes de CO₂, soit autant que 180 000 voitures thermiques.

Cette situation est d'autant plus scandaleuse que des liaisons ferroviaires à grande vitesse existent sur 70 à 80 % des dix itinéraires de jets privés les plus populaires de notre pays.

Les salariés du secteur seraient certainement heureux de se reconvertir dans le ferroviaire ou dans une filière du vélo français sur lequel nous avons malheureusement perdu notre savoir-faire.

M. Damien Adam, rapporteur pour avis. Je salue votre cohérence puisque vous assortissez votre mesure d'interdiction des jets privés de la reconversion des salariés qui en sont affectés.

Nous avons débattu de ce sujet ce matin, et je l'évoque également dans mon avis budgétaire : je ne suis pas favorable à une interdiction des jets privés mais à une plus grande régulation de ce secteur. Je vous rejoins cependant sur le fait que les jets privés posent une question plus symbolique que véritablement écologique, qui concerne notre capacité à embarquer l'ensemble de la société dans la transition énergétique et écologique.

Pour ma part, je propose dans mon avis budgétaire une série de mesures visant à mieux encadrer l'usage des jets privés : l'augmentation de la fiscalité sur le kérosène et les billets ; la fixation d'un objectif d'incorporation de 50 % de carburants durables, contre 1 % actuellement pour les avions de ligne ; une plus grande transparence et une meilleure justification du recours aux jets privés par les entreprises.

Je donne à votre amendement un avis défavorable, mais j'espère que les propositions que je formule dans mon rapport recueilleront votre soutien.

La commission rejette l'amendement.

Article 28 et état C : Crédits des budgets annexes

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

Après l'article 42

Amendement II-CD182 de M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Nous demandons au Gouvernement de nous remettre un rapport sur le fonctionnement de l'Afit France.

Un rapport de la Cour des comptes dresse à ce sujet des constats alarmants que vous ne partagez pas tous ici – mais je ne désespère pas de vous en convaincre. L'Afit France est un opérateur de l'État dont le rôle est limité à celui de caisse de financement. M. Valence m'a répondu ce matin qu'elle permettait de sécuriser des financements sur le long terme. Dans ce cas, pourquoi ne pas étendre ce mode de fonctionnement à l'ensemble du budget de l'État ? Nous voterions le budget une fois tous les dix ans, ce qui permettrait de sécuriser des trajectoires sans nous demander notre avis !

Vous voyez donc tout l'amour que je porte à l'Afit France. Je me demande bien qui pourra prendre la tête de cette agence dans les prochaines semaines pour décider enfin sa suppression définitive.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Une chose est sûre : ce ne sera pas un parlementaire, pour des raisons juridiques évidentes.

Comment les investissements en infrastructures sont-ils décidés et programmés dans notre pays ? Une liste d'opérations considérées comme prioritaires figure dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée par le Parlement en 2019, qui fait office de loi de programmation même si elle ne prévoit pas de crédits. Cette sélection de programmes prioritaires a été décidée sur la base des analyses effectuées en 2018 par le COI, que présidait à l'époque Philippe Duron. La LOM prévoit une révision de ces objectifs et une actualisation de cette liste de projets, un nouveau rapport du COI devant être remis avant le mois de mai 2023. Entre-temps, le Gouvernement a introduit dans la liste un certain nombre de nouveaux projets, comme celui du transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO). Si l'Afit France déploie effectivement des crédits, ce n'est pas elle qui prend les décisions, mais bien le Parlement, lorsqu'il a voté la liste des projets considérés comme prioritaires, et le Gouvernement, lorsqu'il a complété cette dernière. On peut donc considérer l'Afit France comme un objet politique qui perçoit des recettes affectées – je ne crois pas que vous soyez hostile à ce principe, en tout cas ce n'est pas l'impression que j'ai eue lorsque je vous ai entendu débattre de la redevance audiovisuelle –, spécifiquement consacrées à des infrastructures de transport dans le cadre d'un programme d'investissements voté par le Parlement et corrigé par le Gouvernement. Je ne vois pas où est le problème de contrôle démocratique.

M. Loïc Prud'homme (LFI-NUPES). Pour ma part, je vois bien un problème de contrôle démocratique. Lorsqu'un nouveau projet est introduit par le Gouvernement, il bénéficie de fait des recettes affectées sans que le Parlement se soit prononcé. J'appelle cela le fait du prince. Nous devons décider des projets à financer et de la manière dont les trajectoires peuvent être corrigées en cours de route. Aujourd'hui, seul le Gouvernement peut le faire : c'est tout de même un petit problème. La crise climatique et énergétique nécessite un pilotage plus fin et des corrections de trajectoires bien plus fortes et rapides que ne le permet ce mode de fonctionnement.

M. David Valence, rapporteur pour avis. C'est un problème de contrôle du Gouvernement, plus que de l'Afit France. Je comprends votre obsession pour cet opérateur – cela change de vos discours habituels dans l'hémicycle – mais je ne peux être favorable à votre amendement. Il est utile d'avoir une agence de financement des infrastructures. D'autres pays européens procèdent d'ailleurs comme la France.

La commission rejette l'amendement.

Article additionnel après l'article 42 : *Remise d'un rapport du Gouvernement sur la prolongation jusqu'en 2027 des aides à l'exploitation des services de fret ferroviaire*

Amendement II-CD242 de M. David Valence.

M. David Valence, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à demander au Gouvernement un rapport sur la prolongation des aides à l'exploitation des services de fret ferroviaire jusqu'en 2027. Il s'agit d'obtenir du Gouvernement qu'il s'exprime publiquement sur cette reconduction qui était plus ou moins inscrite, en pointillé, dans la loi de programmation des finances publiques dont beaucoup d'articles ont malheureusement été rejetés par la coalition des oppositions. Une confirmation est attendue par l'ensemble des acteurs de la filière.

La commission adopte l'amendement.

Suspension de la réunion de seize heures trente-cinq à dix-huit heures quinze.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous poursuivons l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Nous abordons maintenant d'autres thématiques : protection de l'environnement et prévention des risques ; paysages, eau et biodiversité ; transition énergétique ; politiques de développement durable.

M. Stéphane Delautrette, rapporteur pour avis. Le champ du programme 181 est particulièrement large : il couvre la prévention de nombreux risques, qu'ils soient naturels, technologiques, industriels, nucléaires ou miniers. Ce programme apporte également un soutien à l'économie circulaire et au développement des énergies renouvelables à travers le financement de l'Ademe. Après une présentation des crédits du programme 181, mon intervention portera plus particulièrement sur le fonds pour l'économie circulaire et le fonds chaleur gérés par l'Ademe.

En 2023, le programme 181 sera doté de 1 141 millions d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et de 1 143 millions d'euros de crédits de paiement (CP), soit une augmentation de 7,1 % en AE et de 6,6 % en CP par rapport à 2022. Cette augmentation était attendue et malheureusement rendue nécessaire par le changement climatique, qui tend à accroître les risques, notamment naturels. En outre, la densification des populations dans des zones exposées à de nombreux aléas augmente les coûts humains et économiques des catastrophes naturelles et technologiques.

La direction générale de la prévention des risques (DGPR), dont je tiens à saluer l'action, est chargée d'identifier, de prévoir et de prévenir ces différents risques. 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 survenu en septembre 2019 au sein de l'entreprise Lubrizol de Rouen. Tout récemment, en août 2022, l'explosion d'une usine classée Seveso à Bergerac nous a rappelé la nécessité de contrôler ce type de site.

Je voudrais relayer des inquiétudes concernant la prévention des risques industriels et technologiques.

L'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), qui joue un rôle central dans la connaissance de ces risques, fait face à une baisse régulière de ses moyens depuis plusieurs années. L'institut a été contraint de revoir son organisation en 2021 pour s'adapter à la baisse des subventions et des emplois publics. Cette évolution pourrait modifier, à terme, l'équilibre des recettes de l'Ineris en faveur du secteur privé.

Le risque nucléaire reste également d'actualité. S'il semble jusqu'à présent raisonnablement maîtrisé, il est aggravé par le changement climatique. Les épisodes de canicule et de sécheresse affectent également le fonctionnement des centrales en rendant le refroidissement des installations plus difficile. Plus que jamais, le nucléaire est confronté à des défis majeurs : on peut notamment citer les difficultés rencontrées par le réacteur pressurisé européen (EPR) de Flamanville, le problème non résolu du stockage des déchets, la

question de la disponibilité du parc nucléaire en raison de la corrosion sous contrainte, ou encore la volonté du Gouvernement de créer six EPR de deuxième génération. Alors que les missions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) sont amenées à s'accroître, je regrette que seuls quatorze ETP lui aient été accordés, pour la période 2023-2027, sur les vingt et un qu'elle réclamait. Cette demande non satisfaite par le Gouvernement était pourtant tout à fait justifiée.

J'en arrive aux risques naturels, qui tendent à devenir de plus en plus fréquents et sévères en raison du dérèglement climatique. Les inondations, mais également les tempêtes et les cyclones, qui touchent plus particulièrement les territoires d'outre-mer, occasionnent toujours plus de dégâts. Les incendies de forêt, quant à eux, ne se limitent plus au sud-est de la France et à la période estivale.

Vous le voyez, les actions de prévention des risques menées dans le cadre du programme 181 sont vastes et d'une importance cruciale. Elles concernent directement notre sécurité et notre santé.

À l'exception des agents de l'ASN, les effectifs chargés de mettre en œuvre les politiques de prévention des risques sont rattachés à l'action 16 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ». Le plafond d'emplois prévu pour cette action s'établit à 3 246 équivalents temps plein travaillés (ETPT), soit une augmentation de 28 ETPT par rapport à la loi de finances pour 2022, mais il reste inférieur à son niveau de 2017.

La quasi-stagnation des effectifs chargés de la mise en œuvre du programme 181 pose problème. L'accroissement des risques suppose au contraire de renforcer les effectifs chargés de les prévenir. L'absence de nouveaux recrutements en l'espace de six ans est d'autant plus regrettable que le ministère de la transition écologique recourt massivement à des cabinets de conseil. Or je rappelle que les missions exercées par les services chargés de la prévention des risques comportent une forte composante technique et scientifique ; la capacité de leurs agents à fournir une expertise indépendante et de haut niveau sur des sujets de plus en plus complexes et nombreux doit être préservée.

J'en viens maintenant au thème qui a retenu plus particulièrement mon attention cette année : le fonds pour l'économie circulaire et le fonds chaleur de l'Ademe.

L'Ademe occupe une place à part au sein du programme 181 puisque sa mission ne concerne pas la prévention des risques. Elle bénéficie d'une subvention pour charges de service public qui devrait atteindre 700 millions d'euros en 2023.

L'agence apporte tout d'abord un soutien important à l'économie circulaire à travers le fonds du même nom. La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi Agec) a fixé des objectifs ambitieux en termes d'économie circulaire, comme celui de tendre vers 100 % de recyclage des emballages en plastique à usage unique en 2025, ou encore la réduction de 15 % des quantités de déchets ménagers produits par habitant en 2030 par rapport à 2010. L'Ademe, *via* le fonds pour l'économie circulaire, joue un rôle essentiel d'accompagnement technique et financier des collectivités territoriales et des entreprises dans le déploiement de cette politique.

Les crédits dont bénéficie le fonds au titre du programme 181 passent de 164 millions d'euros en 2022 à 210 millions d'euros en 2023. Cette augmentation était

attendue en raison de la quasi-extinction, en 2023, des crédits accordés au titre du plan de relance. Le fonds devrait en outre bénéficier, pendant une période de cinq ans, d'une enveloppe de 470 millions d'euros dans le cadre du plan France 2030.

Ce budget reste néanmoins trop limité pour espérer atteindre les objectifs fixés par le Gouvernement en matière de réduction des déchets. La quantité d'ordures ménagères produites par habitant – 583 kg en 2019 – est quasiment équivalente à celle produite il y a dix ans. L'Ademe nous a indiqué que de nombreux projets identifiés ne pourraient être pris en charge par le fonds. Pour répondre à l'ensemble des demandes d'aide, il conviendrait d'augmenter de 100 millions d'euros les crédits du fonds pour l'économie circulaire : c'est ce que je propose dans un amendement.

Il est en outre urgent de réorienter les crédits du fonds vers des projets portant sur la prévention des déchets, le réemploi et la réutilisation. En 2020, 28,9 millions d'euros ont été consacrés au recyclage et 25,7 millions d'euros aux investissements dans la filière des combustibles solides de récupération (CSR) et à l'incinération des déchets. Dans le même temps, seuls 30 millions d'euros étaient alloués à la prévention des déchets, qui comprend la réparation, le réemploi et la tarification incitative.

Plusieurs mesures doivent être mises en place ou renforcées afin de réduire la quantité de déchets produits : l'accélération du développement de la tarification incitative, qui devrait concerner 25 millions de nos concitoyens en 2025 ; l'amélioration du tri des biodéchets, qui représentent encore un tiers des ordures ménagères résiduelles, alors que seules 157 collectivités avaient mis en place une collecte séparée en 2019 ; la réduction à 5,5 % du taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux activités de réemploi et de réparation afin de l'aligner sur le taux en vigueur pour les activités de collecte, de tri et de recyclage des déchets.

Par ailleurs, la présence de l'Ademe doit être renforcée sur le terrain. Il s'agit de faire de l'agence un véritable interlocuteur des collectivités territoriales et des entreprises, alors que certaines d'entre elles ont le sentiment que son rôle se limite de plus en plus à celui d'un simple instructeur de dossiers. Afin de renforcer cet accompagnement, les moyens humains de l'Ademe doivent être confortés au niveau de ses directions régionales, sur le long terme et non simplement par des contrats de courte durée en intérim.

Je termine mon intervention par quelques mots sur le fonds chaleur. Ce fonds, qui accompagne le développement de la chaleur renouvelable et de récupération, est particulièrement stratégique dans le contexte actuel, tant pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre que pour accroître la souveraineté énergétique de notre pays. La chaleur, qui représente près de la moitié de la consommation énergétique totale en France, reste en grande partie produite par des énergies fossiles importées et émettrices de gaz à effet de serre. La chaleur renouvelable ne couvre qu'à peine un quart de la consommation finale de chaleur.

Les dotations du fonds chaleur ont régulièrement augmenté depuis sa mise en place en 2008, pour atteindre 520 millions d'euros en mars 2022. Ce montant devrait stagner en 2023. Or tous les acteurs que j'ai auditionnés ont indiqué que les crédits dont bénéficiait le fonds chaleur étaient largement insuffisants. J'ai donc déposé un amendement visant à les augmenter de 200 millions d'euros.

Enfin, si l'ensemble des projets doivent être soutenus, je souhaite insister plus particulièrement sur les réseaux de chaleur renouvelable. Une étude récente de l'Ademe

montre qu'un développement ambitieux de ces réseaux permettrait de décarboner l'énergie consommée pour les besoins de chaleur de l'équivalent de 9 millions de logements, soit près de 21 millions d'habitants en 2050. Ce développement soutiendrait entre 41 000 et 57 000 emplois directs et indirects en 2050 : il est donc primordial et ne doit pas être limité aux grandes villes, comme c'est trop souvent le cas. Les communes de plus petite taille ont parfois l'impression que ces réseaux ne les concernent pas alors que la présence de bâtiments municipaux, de logements sociaux ou d'activités économiques devrait les inciter à étudier leur mise en place.

Je conclus en rappelant les multiples avantages des réseaux de chaleur. Au-delà de leur intérêt financier en période d'augmentation du prix des énergies fossiles, ils contribuent à mieux protéger les ménages précaires, à réduire l'empreinte carbone et à améliorer la résilience et le développement économique des territoires.

Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis. Mon avis budgétaire couvre deux des neuf programmes de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Je vous présenterai d'abord le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité », puis le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie ». Ces deux programmes bénéficient, comme l'ensemble de la mission, d'une augmentation notable de leurs crédits. Face au défi de la transition écologique et à la nécessité urgente d'accélérer la lutte contre le changement climatique et ses effets, cette augmentation est la bienvenue. Il nous faut poursuivre sur cette voie en écoutant les besoins des acteurs de terrain.

Le programme 113 bénéficiera en 2023 de 274 millions d'euros, en CP comme en AE, contre 244 millions d'euros en 2022. Cette augmentation de 30 millions d'euros représente une hausse de 13 % des crédits du programme. Depuis quelques années, ce dernier a été continuellement renforcé puisqu'il représentait moins de 200 millions d'euros en 2019.

Je note d'abord l'augmentation de 25 millions des crédits alloués à l'Office français de la biodiversité (OFB), lequel bénéficiera également de quinze postes supplémentaires correspondant principalement à la création d'une nouvelle équipe, au sein de la brigade mobile d'intervention « grands prédateurs terrestres », dédiée aux Pyrénées et au Massif central.

L'Office national des forêts (ONF) verra également ses crédits renforcés, à hauteur de 2,5 millions d'euros en 2023 puis de 5 millions d'euros en 2024 et 2025, au titre de sa mission d'intérêt général (MIG) de gestion des réserves naturelles. Ces MIG sont essentielles pour permettre à l'ONF de bénéficier de moyens en faveur de la protection de la biodiversité qui ne soient pas liés à la vente de bois. L'ONF demande ainsi la création d'une nouvelle MIG entièrement dédiée au renouvellement des peuplements forestiers. Par ailleurs, si l'office a connu et connaît encore des difficultés financières, la forte augmentation du prix du bois devrait lui permettre, dès cette année, de retrouver un budget excédentaire. En revanche, on peut regretter que cette augmentation des dotations soit associée à une poursuite de la diminution des effectifs, à hauteur de 95 ETP. Mais je vous rappelle que les emplois de l'ONF sont inscrits sur la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales », et non sur le programme 113.

Comme dans la loi de finances initiale pour 2022, le plafond de ressources des agences de l'eau est stabilisé à près de 2,2 milliards d'euros. Les effectifs des agences sont également maintenus à leur niveau antérieur. À cet égard, il convient de rappeler qu'entre 2020 et 2022, les politiques de l'eau et de la biodiversité se sont vu octroyer, dans le

cadre du plan de relance, une enveloppe de 526 millions d'euros dont les premières bénéficiaires ont été les agences de l'eau. La totalité de ces crédits a été engagée à ce jour, et les crédits de paiement ont été consommés à hauteur de 47 % – leur décaissement devrait s'étaler jusqu'en 2026. Au sein de cette enveloppe globale, près de la moitié des dépenses concernent la modernisation des réseaux d'eau et d'assainissement de métropole ainsi que le plan Eau DOM, qui intéresse les départements d'outre-mer, pour 50 millions d'euros. Le reste est dédié à des opérations en faveur des aires protégées et de la restauration des milieux naturels.

Dans la continuité du plan de relance, le PLF pour 2023 prévoit la création d'un fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, aussi appelé « fonds vert », à hauteur de 2 milliards d'euros. Sur cette somme, au moins 150 millions d'euros permettront de financer spécifiquement la stratégie nationale Biodiversité 2030, qui mobilisera 37,5 millions d'euros dès 2023. Les aires protégées, la trame verte et bleue, la lutte contre les espèces envahissantes et la dépollution bénéficieront aussi de crédits supplémentaires grâce à ce fonds. Ce dernier comprendra en outre des crédits spécifiquement dédiés à la renaturation des villes, un sujet sur lequel j'ai choisi de me pencher plus particulièrement dans mon rapport.

La nature en ville a des bienfaits multiples : elle constitue un refuge pour la biodiversité, contribue à la lutte contre les îlots de chaleur et les inondations, améliore la qualité de l'air et réduit les nuisances sonores. Elle est notre principal allié dans la lutte contre le changement climatique et ses effets. Nous ne pouvons plus la négliger ou la réduire à un simple obstacle dans les projets d'aménagement de nos territoires. Le fonds vert va permettre d'engager 100 millions d'euros en faveur de la nature en ville, dont 25 millions d'euros en crédits de paiement dès le PLF pour 2023. En effet, 92 % des Français estiment qu'il n'y a pas assez de nature en ville, et 63 % pensent qu'il est prioritaire d'accorder plus de place aux espaces verts et à la végétalisation dans le quartier où ils vivent. C'est aussi une question de justice sociale, puisque les quartiers les moins végétalisés sont aussi les plus pauvres.

Cependant, les opérations de renaturation coûtent cher – entre 100 et 400 euros le mètre carré. C'est pourquoi j'insiste sur la nécessité de privilégier la protection de la nature existante à la compensation. Je rappelle l'importance du triptyque éviter-réduire-compenser, qui doit guider notre action dans les projets d'aménagement du territoire. En conséquence, il faudra mieux accompagner les collectivités en institutionnalisant davantage les politiques de protection de la nature en ville. Cela passera par l'intégration de clauses spécifiques dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), mais aussi par des mesures innovantes comme la nomination d'un référent « arbres » au niveau des intercommunalités. Il sera également nécessaire de soutenir les collectivités avec un fonds dédié.

Je soutiens la proposition de nombreuses associations que j'ai rencontrées, qui plaident pour la création d'un inventaire du patrimoine naturel remarquable sur le modèle des inventaires du patrimoine. En permettant de répertorier et de classer les arbres remarquables et les espaces verts, un tel outil serait utile pour les citoyens comme pour les élus. Mieux protéger, c'est d'abord connaître. Je défendrai tout à l'heure un amendement visant à renforcer les financements en la matière.

J'en viens au programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie », qui finance les subventions pour charges de service public de trois opérateurs – Météo-France, l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

(Cerema) – et comprend l'ensemble des moyens de fonctionnement du Commissariat général au développement durable (CGDD).

Le programme sera doté en 2023 de 483 millions d'euros, en AE comme en CP, contre 471 millions d'euros en 2022, ce qui représente une augmentation de 2,6 %. Cette évolution s'explique par une hausse de 10 millions d'euros des crédits alloués à Météo-France et de 2,5 millions des crédits destinés au CGDD. Les crédits alloués à l'IGN et au Cerema demeurent stables, malgré des coûts de fonctionnement plus élevés liés à l'augmentation des prix de l'énergie et à la revalorisation du point d'indice.

Tous les opérateurs bénéficient d'une stabilité de leurs effectifs, à l'exception de Météo-France qui gagne 6 ETP. Cette inflexion bienvenue des efforts demandés aux opérateurs marque une rupture par rapport aux années précédentes, qui avaient vu une forte baisse des effectifs de ces structures au point de menacer la pérennité de certaines d'entre elles – je pense notamment au Cerema. Face aux enjeux croissants de la transition écologique, il m'apparaît en effet que nous sommes arrivés au maximum de ce que nous pouvions faire en matière de réduction des effectifs au sein de l'administration centrale et des services déconcentrés. Alors que les missions se multiplient, la mise en œuvre de nos politiques publiques nécessite des ressources humaines à la hauteur des besoins. Dans les années à venir, nous devons donc veiller à renforcer les effectifs au cas par cas, là où cela s'avérera indispensable.

Pour ce qui concerne Météo-France, les incendies de l'été dernier en Gironde ont montré que l'opérateur ne serait pas capable, faute de personnel suffisant, de gérer simultanément plusieurs situations de ce type. Il était donc nécessaire de lui permettre de recruter davantage d'élèves à la sortie de l'École nationale de météorologie. Par ailleurs, Météo-France doit prochainement accéder à la prochaine génération de supercalculateurs, ce qui va entraîner des dépenses d'investissement importantes dans les années à venir.

Enfin, je tiens à souligner que Météo-France et l'IGN s'engagent de plus en plus dans la voie de l'accès gratuit à toutes leurs données ainsi que dans la construction d'outils partagés avec le public, telle la géoplateforme de l'IGN. Ce double mouvement leur fait perdre des recettes tandis que la construction de nouveaux outils est source de dépenses d'investissement et de fonctionnement nouvelles. Il est donc important que l'État leur alloue des financements spécifiques pour poursuivre dans cette voie.

M. Antoine Armand, rapporteur pour avis. J'ai l'honneur de vous présenter les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », qui susciteront des débats importants puisqu'ils concernent, entre autres, MaPrimeRénov' le bonus écologique, la prime à la conversion automobile et le chèque énergie.

Avant d'évoquer ces trois sujets, j'aimerais dire quelques mots d'ordre général sur le programme 174. Le budget envisagé pour 2023 s'établit à un peu plus de 5 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 4,86 milliards d'euros en crédits de paiement. Le Gouvernement a prévu une hausse de 40 % des crédits par rapport à la loi de finances initiale pour 2022. Cette augmentation concerne essentiellement les dépenses d'intervention, c'est-à-dire les aides reversées aux ménages, afin de maintenir le haut niveau des crédits dévolus à MaPrimeRénov', de financer le chèque énergie et de renforcer les aides à l'acquisition de véhicules propres.

L'action 01 « Politique de l'énergie » disposera d'une enveloppe, en très légère augmentation, de 117 millions d'euros. Elle finance essentiellement les travaux et les études nécessaires à notre politique énergétique, notamment pour le développement des énergies renouvelables. Elle permet également de financer les programmes mis en place pour la reconversion des territoires qui ont accueilli les dernières centrales à charbon et la centrale nucléaire de Fessenheim, pour lesquelles les trajectoires prévues sont respectées.

L'action 04 « Gestion économique et sociale de l'après-mines », qui concerne notamment l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM) et les prestations servies aux anciens mineurs, voit ses crédits baisser de manière régulière compte tenu de la diminution naturelle des populations bénéficiaires. Les crédits s'élèveront à 270 millions d'euros en 2023, soit une baisse cohérente d'un peu moins de 11 %.

L'action 05 « Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air » sera financée à hauteur de 56 millions d'euros. Cette augmentation de 19 % par rapport à 2022 s'explique par les chantiers importants à venir, à savoir la révision des plans de protection de l'atmosphère, celle du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la mise en œuvre des nouvelles zones à faibles émissions mobilité.

Je défendrai un amendement de crédits visant à renforcer le budget des associations chargées de la surveillance de la qualité de l'air. En raison de l'extension de leurs missions de surveillance les années passées, des tâches supplémentaires qui vont leur incomber dans le cadre des politiques dont je viens de parler et de la hausse de différents coûts incompressibles, je suis convaincu qu'un effort budgétaire complémentaire doit être réalisé afin de maintenir l'excellence de cet outil de mesure indispensable.

J'en viens maintenant aux trois sujets principaux du programme.

MaPrimeRénov' est désormais pleinement ancrée dans le paysage des politiques publiques. Depuis sa création en 2020, le dispositif a permis d'aider à la rénovation de près de 1,2 million de logements. Pour répondre à la demande, l'État prévoit 2,45 milliards d'euros en 2023 : c'est un haut niveau de financement, qui pérennise les efforts consentis dans le cadre du plan de relance.

Les principaux objectifs assignés à MaPrimeRénov' ont été atteints. Le premier est la massification, puisque les Français se sont pleinement emparés des aides MaPrimeRénov' : près de 650 000 logements en ont bénéficié en 2021 et déjà plus de 450 000 en 2022, malgré la conjoncture difficile. L'enjeu de la rénovation est désormais connu du grand public et les moyens d'information déployés sous la bannière France Rénov', déjà importants, vont encore monter en puissance. Par ailleurs, du fait de la transformation du crédit d'impôt en prime, MaPrimeRénov' a permis de réorienter l'argent public vers des travaux efficaces d'un point de vue énergétique grâce à un relèvement des exigences techniques et réglementaires. Enfin, le dispositif a permis de réorienter massivement les aides publiques en direction des ménages aux revenus modestes qui en sont maintenant, de loin, les principaux bénéficiaires. Pour l'année 2022, ce sont 83 % des montants de prime engagés qui reviennent ainsi aux ménages modestes et très modestes.

Ces trois améliorations sont incontestables, et je crois qu'il faut vraiment s'en féliciter. Il existe cependant un consensus sur les importantes marges de progrès du dispositif.

Il convient tout d'abord de mieux cibler les logements les plus énergivores, les fameuses passoires énergétiques. Nous pouvons légitimement considérer que le compte n'y est pas encore et que le rythme des rénovations est insuffisant pour venir à bout des 5 millions de passoires classées F et G d'ici à 2030. Nous devons tenir le calendrier d'interdiction à la location des passoires énergétiques car c'est surtout dans le parc locatif privé que se trouvent ces logements – là où l'on retrouve aussi le plus grand nombre de ménages en situation de précarité énergétique. Il faut continuer à inciter les bailleurs à rénover leurs biens, sachant qu'ils ont déjà accès à MaPrimeRénov' et à MaPrimeSérénité comme n'importe quel propriétaire occupant.

Nous devons en outre améliorer les aides destinées aux plus modestes, en faisant évoluer les critères et les montants de MaPrimeRénov' et en progressant encore plus vite que les annonces bienvenues du Gouvernement sur Mon Accompagnateur Rénov' en matière d'accompagnement des ménages.

S'agissant enfin de la performance des rénovations, nous devons mieux articuler l'ensemble des mesures et des aides existantes. Par exemple, nous avons un problème avec les montants des aides MaPrimeRénov' et des primes des certificats d'économies d'énergie (CEE) : leur cumul pour des travaux effectués séparément est parfois plus avantageux que les aides versées pour un projet global plus performant. Nous devons inverser cette situation, dans la mesure où les travaux isolés sont moins efficaces que des bouquets de travaux bien coordonnés. Dans le même temps, il faudra augmenter les montants des bonus délivrés en cas de rénovation performante pour mieux financer ces chantiers coûteux et mieux allouer l'argent public.

Ces différents points nous amènent à la question du financement de la rénovation énergétique.

Des auditions que j'ai menées, il ressort très largement que l'urgence est bien moins à l'augmentation des crédits budgétaires alloués à MaPrimeRénov' par rapport à ce qui est inscrit dans le PLF qu'à l'amélioration de l'efficacité et de la qualité des rénovations engagées. Or, à l'heure actuelle, le réseau des professionnels est insuffisant pour répondre à la demande. Il y a un vrai problème d'effectifs, mais aussi de qualifications, car réaliser des rénovations performantes et globales suppose de posséder les compétences et savoir-faire nécessaires.

Se pose également le problème du ciblage des logements : comment aller à la rencontre des ménages qui habitent les passoires énergétiques si nous ne pouvons pas les localiser ? Seul un tiers des logements ont été soumis à un diagnostic de performance énergétique (DPE) ; or c'est à partir de ces DPE qu'est estimé l'état global du parc. Il faut donc augmenter le volume et améliorer la pertinence des données sur ce parc. Cela nous permettra ensuite de donner aux particuliers de la visibilité sur leurs besoins ainsi que sur l'utilité, la pertinence et la performance des rénovations à effectuer. Nous nous donnerons ainsi les moyens de bien piloter les stratégies de rénovation, au niveau global comme à l'échelle territoriale. Je défendrai d'ailleurs quelques amendements à ce sujet.

À ce stade, il me semble donc préférable de mieux dépenser les crédits actuels de MaPrimeRénov' en les réorientant vers les ménages les plus modestes et en les fléchissant vers les primes favorisant les rénovations performantes. Cela doit se faire parallèlement à la montée en puissance de l'accompagnement offert par France Rénov' afin de maximiser l'efficacité des chantiers qui seront entrepris dans les prochains mois et années.

Le Gouvernement a déjà affirmé à de nombreuses reprises sa détermination à modifier le dispositif pour en améliorer l'attractivité et l'efficacité, ce que j'appelle aussi de mes vœux. Cela ira de pair avec la montée en puissance de l'accompagnement et la mise en œuvre d'une planification stratégique de la rénovation, qui trouvera toute sa place dans la planification écologique que nous devons établir pour notre pays.

J'en viens aux dispositifs introduits pour juguler la hausse des prix de l'énergie et pour faire face à la précarité énergétique. Le Gouvernement a engagé des sommes importantes pour réduire l'impact de la hausse des prix sur les Français et nous avons, globalement, fait mieux que nos voisins européens. Sans ces mesures, la hausse des prix du gaz et de l'électricité attendue pour 2023 ne serait pas de 15 %, mais de 120 %. La lutte contre la précarité énergétique ne doit pas se faire au détriment de la lutte pour la rénovation énergétique, c'est-à-dire de la sortie définitive et pérenne de la précarité énergétique.

Après le chèque énergie exceptionnel de la fin de l'année 2021, celui de 100 ou 200 euros qui sera distribué à 12 millions de ménages modestes d'ici la fin de l'année aura un impact important, comme le chèque fioul. Ils pourront être utilisés en 2022 ou en 2023 pour n'importe quelle énergie. Ils viennent compléter le dispositif classique du chèque énergie pour 2023. Concernant ce dernier, les crédits ouverts s'élèvent à environ 900 millions. Cette enveloppe est satisfaisante mais il conviendrait d'en adapter les paramètres d'attribution. La Cour des comptes propose une indexation automatique des tranches du barème sur l'évolution pluriannuelle du niveau des salaires. Enfin, je souhaite que toutes les pistes pour améliorer le taux d'utilisation du chèque soient explorées, à commencer par l'ouverture de son utilisation pour le paiement des charges incluant les frais de chauffage collectif.

En matière d'aides à l'acquisition de véhicules propres, le Gouvernement a prévu une enveloppe de près de 1,3 milliard d'euros pour financer le bonus écologique, la prime à la conversion et le futur dispositif de leasing social. Les aides existantes ont permis de renouveler 4,3 % du parc automobile depuis 2018. En plus de réduire les émissions polluantes, ces aides ont permis de soutenir notre industrie automobile dans la grande transformation technologique que représente le véhicule électrique.

Si le niveau de financement de ces aides est globalement satisfaisant, je recommande d'introduire une plus grande progressivité dans leur montant, au bénéfice des ménages les plus modestes. Il ne faut pas s'interdire de réfléchir à un seuil de revenu au-delà duquel ces aides ne seraient plus accessibles : cela permettrait d'éviter les effets d'aubaine et les sommes ainsi récupérées pourraient revenir aux ménages les plus précaires. Je vous proposerai des amendements en ce sens.

Il faut adapter les aides aux réalités territoriales de notre pays, notamment aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Les enjeux liés aux transports y sont très importants pour les ménages modestes. Cela pourrait passer par l'attribution sans condition de la surprime ZFE rattachée à la prime à la conversion ou à l'amélioration du dispositif de microcrédits véhicules propres. Enfin, il faut offrir aux ménages une solution juste de location longue durée ou avec option d'achat pour un véhicule électrique. Je pense que le budget actuel peut répondre à ces différents enjeux, s'il évolue favorablement pour s'adapter aux besoins des ménages modestes.

Je suis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ».

Mme Anne Stambach-Terreoir, rapporteure pour avis. Je vous indique d'emblée que j'émettrai un avis défavorable sur l'adoption des crédits du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables », du fait du gigantesque contraste entre le défi que nous avons à relever et l'atonie de l'action politique.

L'année 2022 a dépassé tous les records de canicule enregistrés en 2019. Plus forte et plus longue que toutes celles que nous avons connues jusque-là, elle s'est accompagnée d'une sécheresse sans précédent. À cela se sont ajoutés les incendies de forêts, qui ont ravagé la Gironde et sont apparus dans des aires géographiques où ils étaient rares, comme la Bretagne. Cette situation n'est pas propre à la France. L'Europe méridionale et centrale a été frappée par des incendies plus importants encore, la Californie continue de subir une sécheresse historique, tandis que le Pakistan a perdu un tiers de ses récoltes en raison d'inondations records. L'urgence climatique n'est pas qu'une expression : c'est une réalité que vit un nombre croissant de nos concitoyens.

En théorie, notre pays a une feuille de route : l'agenda européen. Nous pouvons former des vœux pour sa réussite, mais je rappelle que le Haut Conseil pour le climat a estimé, dans son rapport de 2021, que les politiques publiques étaient insuffisantes pour réussir la stratégie nationale bas-carbone.

Le contexte étant rappelé, j'en viens au programme 217. Je rappelle qu'il constitue le support de la mise en œuvre des politiques publiques du pôle regroupant le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, le ministère de la transition énergétique et les cinq ministères délégués et secrétariats d'État qui leur sont associés, ainsi que le secrétariat d'État à la mer. Il porte l'essentiel de la masse salariale des ministères précités et de trois autorités administratives indépendantes – l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et la Commission nationale du débat public (CNDP) –, ainsi que le financement des politiques transverses de fonctionnement et d'investissement nécessaires à la réalisation de ces politiques.

Les crédits de ce programme s'élèvent à 3,004 milliards en autorisations d'engagement et à 3,021 milliards en crédits de paiement, soit une hausse respective de 3,4 % et 4,3 % par rapport à l'année dernière – mais il faut tenir compte de l'inflation.

Le mot qui résume ce programme, c'est la stabilité, notamment celle des effectifs. Les ministères qui pilotent les transitions énergétique et écologique ont fait l'objet d'une quinzaine de réformes en vingt ans – restructurations, redéfinition de leur mission, transfert de compétences de l'échelon central à l'échelon départemental, etc. Alors que la réduction des effectifs de l'administration centrale a été une constante des dernières années, le Gouvernement nous présente cette stabilisation comme une victoire. Mes auditions ont pourtant montré que toute l'administration travaille à flux tendu pour accomplir ses missions.

La campagne électorale du Président de la République a été placée sous le signe de l'ambition écologique avec, entre autres, l'annonce de la création d'un secrétariat général à la planification écologique. Dont acte : je salue la reprise par M. Emmanuel Macron d'une idée exprimée par M. Jean-Luc Mélenchon dès 2012 ! Je rappelle que les crédits de ce secrétariat sont inscrits à ceux du Premier ministre, au programme 129, et qu'il est doté de quinze emplois. J'espère que cette structure donnera une impulsion à la politique du Gouvernement. Mais qui peut croire que la bifurcation écologique peut réellement changer de dimension avec un tel organe ?

On constate donc de la stabilité, là où il faudrait une impulsion, et de la continuité, là où il faudrait de l'ambition. Les crédits du programme 217 sont à peu près les mêmes qu'en 2020 et 2021, avec les mêmes problèmes de manque d'emplois au sein des autorités administratives indépendantes et les mêmes difficultés pour les écoles d'ingénieurs à investir et à former les cadres dont notre pays a tant besoin pour la bifurcation écologique. On ne voit pas non plus de crédits dégagés pour la politique de rénovation thermique des bâtiments du pôle ministériel.

Pourtant, des moyens budgétaires existent. J'en veux pour preuve le fait que le pôle ministériel a fait partie, ces dernières années, de ceux qui ont le plus recouru aux dépenses d'audit externe. De 2018 à 2021, les dépenses qu'il a engagées auprès de cabinets de conseil ont dépassé 114 millions d'euros, une somme qui aurait pu couvrir les besoins d'investissement des écoles d'ingénieurs ou permis d'augmenter le nombre d'emplois à l'ONF ou à l'OFB.

Le Gouvernement a beau déclarer qu'il rationalise le recours à ces cabinets, la commission d'enquête sénatoriale de Mme Éliane Assassi et M. Arnaud Bazin a montré qu'il n'était toujours pas au rendez-vous de la transparence. Lors d'une audition, il m'a ainsi été indiqué que, conformément à la circulaire du Premier ministre, le pôle ministériel devait respecter un objectif de réduction des dépenses d'audit, sachant toutefois que les études sur les éoliennes en mer – 69 millions d'euros – n'entraient pas dans cette trajectoire de diminution.

Je ne peux admettre que des sommes aussi importantes ne soient pas prioritairement consacrées à des investissements nécessaires et à l'emploi public. C'est donc pour une raison à la fois comptable et morale que j'émettrai un avis défavorable sur l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », pour la partie qu'il m'est revenu d'examiner. J'ai par ailleurs déposé un amendement qui vise à aider les autorités administratives indépendantes à accomplir leurs missions, en majorant leur plafond d'emplois. Cet amendement n'ayant rien d'excessif, j'espère, chers collègues, qu'il suscitera votre adhésion.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Danielle Brulebois (RE). Le programme 181 vise à prévenir tous les types de risques – industriels, nucléaires ou naturels – liés aux défis climatiques et énergétiques.

Il voit ses crédits augmenter pour atteindre 1,14 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Ce programme intègre également l'économie circulaire, le traitement des déchets, le fonds chaleur et les missions de l'Ademe. Les crédits de cette dernière augmentent de 17 % par rapport à l'année dernière et, en tant qu'opérateur, elle bénéficie aussi du plan d'investissement France 2030.

Mme Huguette Tiegna (RE). Les enjeux environnementaux, climatiques et de biodiversité sont plus que jamais une priorité dans la définition de nos politiques publiques. Les nombreuses alertes du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) nous imposent d'agir au plus vite, de concert avec les territoires et au plus près des acteurs de la transition : citoyens, entreprises, associations et élus. Nous nous réjouissons de l'augmentation des crédits du programme « Paysages, eau et biodiversité », notamment de

ceux alloués à l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), à Météo-France et à l'ONF.

M. Philippe Guillemard (RE). Ce projet de loi de finances traduit la volonté du Gouvernement de poursuivre la transition énergétique, par l'affectation inédite de crédits en faveur de celle-ci.

Elle ne pourra se faire sans une politique ambitieuse de rénovation thermique des bâtiments, laquelle a commencé au cours des cinq dernières années, *via* le dispositif MaPrimeRénov'. Il faut aller plus loin, en allégeant le reste à charge pour les ménages modestes et en encourageant les rénovations globales plutôt que partielles.

Une autre mesure essentielle pour les Français est le maintien du bouclier tarifaire pour le gaz et l'électricité. La hausse des prix sera contenue grâce à une prise en charge de l'État. La France, en contenant l'inflation à 6,2 %, est le pays le plus protégé d'Europe.

S'agissant du parc automobile, on va vers une mobilité plus propre et plus collective et vers un maillage plus dense de nos territoires. Lors de sa visite au Mondial de l'automobile, le Président de la République a annoncé de nouvelles mesures pour dynamiser la filière de la voiture électrique.

Mme Sandrine Le Feur (RE). Les moyens et les effectifs dédiés à notre politique de développement durable sont déterminants pour assurer son efficacité et surtout son adéquation avec nos objectifs nationaux et européens en matière d'atténuation et d'adaptation au dérèglement climatique, de préservation de la biodiversité et de nos ressources naturelles. Les crédits du programme 217 ont été stabilisés, après de trop nombreuses années de baisse. Notre groupe salue l'engagement gouvernemental en faveur de la planification écologique et votera les crédits de ce programme.

M. Emmanuel Taché de la Pagerie (RN). Le programme « Paysages, eau et biodiversité » est essentiel et structurant. Ses crédits passent de 244 à 274 millions d'euros, mais cette hausse est insignifiante au regard du péril climatique.

Malgré les calamités qui ont frappé notre pays cette année – incendies et inondations dévastateurs, mise en danger de nombreux parcs régionaux –, le PLF maintient la suppression de quatre-vingt-quinze équivalents temps plein pour l'ONF, qui a déjà vu ses effectifs diminuer année après année. Un seul agent de l'ONF doit désormais s'occuper de 1 700 hectares, contre 800 il y a vingt ans. L'ONF doit en outre remplir de nombreuses missions de police environnementale. Il aurait besoin de 40 millions d'euros supplémentaires par an.

Les agences de l'eau, quant à elles, sont mises à rude épreuve par le relèvement de 100 millions d'euros du plafond de dépenses, qui les contraint à prélever cette somme sur leur trésorerie. Les besoins globaux pour préserver la qualité de l'eau ont été estimés à 450 millions d'euros par France Nature environnement. Nos parcs nationaux sont également à l'abandon – les quarante ETP supplémentaires de 2022 sont largement en deçà des besoins –, tout comme Météo-France, qui a pourtant une mission structurante, dont dépendent de très nombreux secteurs d'activité. La hausse de 9 millions d'euros de son budget n'est qu'un trompe-l'œil.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre les crédits de ce programme.

M. Nicolas Dragon (RN). La prévention des risques est un enjeu majeur pour la France de demain, qui implique la prise en compte des défis environnementaux et énergétiques. Mais il n’y a pas de solution magique ou miraculeuse et le pragmatisme doit l’emporter si nous ne voulons pas basculer dans une écologie punitive et primitive. L’alourdissement des réglementations, alors que l’impact environnemental de la France est relativement modeste, risque d’aggraver la délocalisation des entreprises et la fuite des capitaux à l’étranger, comme ce fut le cas de Renault ou de PSA.

D’autre part, comment peut-on sérieusement parler de souveraineté énergétique, tout en augmentant de manière substantielle l’importation de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance des États-Unis ? Nous ne faisons que troquer une dépendance pour une autre. Au lieu de développer nos propres moyens, nous tombons dans une tiédeur mortelle, celle du court-termisme, hautement préjudiciable à notre souveraineté énergétique. Le rapport pour avis plébiscite l’économie circulaire, mais cela relève de l’illusion politique, à l’heure où les bienfaits de la mondialisation continuent de susciter l’adhésion.

La croissance verte restera une douce utopie dans un modèle ultraproductiviste, aggravé par les directives européennes qui contraignent les pouvoirs publics. Il en est de même pour la décarbonation, qui n’aura qu’un impact mineur sur le déficit abyssal de la balance commerciale. Pour prévenir les risques, il faut favoriser le local et tenir compte de la désertification rurale. Trop souvent, nos concitoyens ruraux ne voient pas la couleur des nouvelles mesures, rapidement happées par les grandes villes et les métropoles. Il faut se donner les moyens de ses ambitions et troquer la quantité pour la qualité. Un investissement massif dans les ressources humaines permettra de combler les lacunes de l’expertise de terrain. La mesure relative à la traçabilité des déchets et à la dématérialisation de leur bordereau est excellente. Elle illustre la tradition d’innovation française et trace la route vers un avenir radieux.

Mme Mathilde Paris (RN). La France traverse une crise énergétique sans précédent. Les ménages, les entreprises et les collectivités territoriales subissent de plein fouet les choix désastreux des gouvernements successifs en matière énergétique. Malheureusement, malgré quelques évolutions positives, le budget qui nous est présenté ne répond pas aux enjeux de cette crise énergétique.

Permettez-moi de relever quelques incohérences au sein de ce budget. Tout d’abord, alors que le programme « Fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires » se fixe comme objectif une réduction des émissions de gaz à effet de serre, rien n’est prévu pour réindustrialiser notre pays et favoriser les circuits courts. La moitié de nos émissions de gaz à effet de serre étant causées par les importations, il est urgent de freiner la mondialisation sauvage pour tenir nos engagements environnementaux, plutôt que de contraindre les Français, avec des mesures d’écologie punitive comme les ZFE-m ou la hausse de la TICPE.

Autre paradoxe : pour aider les ménages en situation de précarité, le Gouvernement propose, une fois encore, de distribuer des chèques. Pourtant, toutes les études, ainsi qu’un rapport accablant de la Cour des comptes, montrent que la politique du chèque est inefficace. Les Français attendent des mesures fortes et pérennes, comme la baisse de la TVA sur l’énergie, de 20 à 5,5 %. Cette mesure a connu un vrai succès en Pologne et en Italie.

Je ne m’attarderai pas sur les autres incohérences de ce budget, comme les crédits alloués à MaPrimeRénov’ que la Fédération française du bâtiment trouve très insuffisants.

Votre opération de communication autour du col roulé et des doudounes ne suffira pas à dissimuler vos erreurs et votre manque de vision à long terme. Les Français peuvent compter sur notre groupe pour défendre la souveraineté énergétique de la France et promouvoir une transition énergétique qui ne pèse pas sur le pouvoir d'achat.

M. Pierre Meurin (RN). Une somme de 44 millions d'euros au premier semestre 2022 : c'est ce que le ministère de la transition écologique a dépensé auprès de cabinets de conseil. Ses commandes ont porté sur le déploiement de l'éolien en mer, le coût du nucléaire, le contrôle des certificats d'économies d'énergie, ou encore les mobilités. À quoi bon financer un ministère, s'il fait appel à des cabinets de conseil pour faire son travail ? C'est révoltant pour les Français.

En 2023, le ministère de la transition écologique et son personnel recevront plus de 3 milliards d'euros. L'augmentation de ses crédits est-elle justifiée ? Permettez-moi d'en douter. La question énergétique est une question de souveraineté. Confier sa gestion à des cabinets de conseil qui peuvent être étrangers, c'est abandonner la France à des intérêts qui peuvent être contraires à ceux des Français.

La prudence étant la mère des vertus, je proposerai de supprimer 88 millions d'euros aux crédits de cette mission, soit le montant approximatif que le ministère a dépensé en 2022 pour recourir à des cabinets de conseil.

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES). Le premier mandat d'Emmanuel Macron a été marqué par la régression écologique. Ce fut un sans-faute : l'État a été affaibli, la France a été condamnée plusieurs fois et aucun objectif n'a été atteint. Pour cette saison 2 du macronisme, vous avez le mérite de la constance. Votre budget crée 120 fois moins de postes pour la transition énergétique que pour les armées et 240 fois moins que pour l'intérieur. Les centrales nucléaires ont l'âge de fermer, mais les moyens pour assurer leur sûreté et les démanteler ne sont toujours pas budgétés.

Votre projet de loi de finances ne prévoit aucun soutien budgétaire au développement des énergies renouvelables (ENR). Or, faute de planification, on a observé un recul de ces énergies entre 2020 et 2021 : la part des énergies renouvelables représentait 22,5 % de l'énergie électrique totale en 2021, contre 24,2 % en 2020. La France n'a qu'un seul parc éolien en mer en exploitation, celui de Saint-Nazaire.

Cette situation est le résultat de décennies de politique de casse industrielle. Je l'illustrerai avec deux exemples, en commençant par le photovoltaïque. Cette filière n'a pas résisté au dumping chinois et à l'absence de mesures protectionnistes. Depuis l'an 2000, la part des panneaux produits en Europe est passée de 30 % à 3 % seulement. La France a perdu 15 000 emplois et la quasi-totalité de sa chaîne de production. En 2018, l'assemblage de modules photovoltaïques de l'entreprise iséroise Photowatt a été délocalisé en Asie.

Le deuxième exemple, c'est la filière de l'éolien, qui a été détruite par Emmanuel Macron. La branche « énergies marines » d'Alstom a été cédée à General Electric, tandis que la branche éolienne offshore d'Areva a été cédée à Siemens. Résultat, on a appris hier la suppression de 570 postes en Europe dans la branche éolienne de General Electric. Le porte-parole de l'entreprise a déclaré : « Au cours des dernières années, l'activité éolienne terrestre de GE en Europe a été confrontée à une volatilité et à des défis importants. » Il a ajouté que « ce plan vise à rationaliser l'activité en fonction des réalités du marché ». Voici donc un représentant patronal qui nous confirme l'échec du marché. En matière d'énergie, vous lui

laissez pourtant libre cours, alors que le climat, les travailleurs et les entreprises ont au contraire besoin de planification.

Un projet de loi pour le développement des énergies renouvelables est prévu pour la fin de l'année. Plutôt que de bricoler des mesures d'urgence, notre groupe vous propose d'inscrire dès maintenant dans le budget les moyens d'un développement réel des énergies renouvelables. Nous vous proposerons par ailleurs, au travers de plusieurs amendements, de renforcer les moyens du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et de l'Ademe, afin de créer les conditions d'une accélération de la mise en œuvre des projets d'énergies renouvelables. Il nous faudra aussi reconstruire des filières industrielles françaises et créer un pôle public de l'énergie. Nous proposerons d'investir davantage dans la recherche, notamment sur l'hydrogène et les énergies marines. Nous proposerons aussi la nationalisation d'un certain nombre d'entités comme Engie, la branche « renouvelables » de TotalEnergies, ou encore GE Energies renouvelables.

Le groupe La France insoumise veut montrer qu'il existe, avec la NUPES, une alternative à ce piétinement du peuple et de la planète. Faisons mieux pour ce budget.

M. Pierre Vatin (LR). Les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » passent de 21,2 à 27,3 milliards d'euros. Il n'y a pas de quoi pavoiser, même si les différents boucliers tarifaires sont des pis-aller qui aident les Français temporairement – notamment le bouclier carburant, que l'on doit aux députés du groupe Les Républicains.

N'oublions pas que ce budget résulte des nombreux ratés du Gouvernement sur le dossier de l'énergie, en particulier de l'effondrement inédit de notre production d'électricité d'origine nucléaire. La vérité, c'est que notre pays a, depuis des années, négligé ses centrales au nom d'un objectif illusoire de diversification de son mix énergétique. Résultat, près de la moitié de notre parc est à l'arrêt à l'approche de l'hiver, ce qui fait craindre des difficultés économiques et sociales majeures. C'est pourquoi le groupe Les Républicains a décidé de demander une commission d'enquête sur les raisons de la perte de souveraineté et d'indépendance énergétique de la France.

De même, l'explosion des factures aurait largement pu être évitée. Pour cela, il aurait fallu négocier de manière plus ferme au niveau européen pour engager une réforme des mécanismes de fixation des prix du marché de l'électricité. Actuellement, l'électricité que nous produisons à 50 euros le mégawattheure, grâce au nucléaire, nous revient à 600 euros, tout simplement parce que son prix est aligné sur celui du gaz. Quant aux Français, ils se retrouvent punis par un gouvernement qui ne négocie pas un prix européen de l'électricité. Espérons que le débat sur la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) au début de l'année prochaine permettra de déterminer les responsabilités de chacun et de ne pas reproduire les mêmes erreurs, comme on s'apprête pourtant à le faire avec les énergies renouvelables.

J'en viens au marqueur écologique. L'engouement inexplicable pour le dispositif MaPrimeRénov', pourtant décrié, a un coût élevé pour des chantiers peu nombreux. On a appris ce matin que la Défenseure des droits a été saisie de près de 500 réclamations, les demandeurs étant seuls face à des dossiers complexes dont le traitement s'éternise.

Seules 2 500 passoires thermiques ont été rénovées en 2021, pour un objectif de 80 000. Nous dénonçons les effets d'aubaine et de seuil du dispositif, qui favorise les travaux ponctuels, alors que seules les rénovations globales ont un réel impact sur les économies d'énergie des logements. Notre groupe a fait adopter en commission des finances un amendement visant à interpeller le Gouvernement sur les erreurs et les ratés du dispositif MaPrimeRénov'. Il semblerait plus pertinent de rétablir le crédit d'impôt qui lui préexistait. Nous comptons sur le Gouvernement pour faire sienne cette proposition, y compris si ce texte est adopté en ayant recours à l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Le bonus écologique et la prime à la conversion sont censés favoriser la transformation du parc automobile. Le rapporteur pour avis note qu'il ne faut pas brusquer les choses avec les habitants des zones rurales ou les gros rouleurs, qui n'ont pas de solution de transition abordable à court terme. La politique du Gouvernement prévoit pourtant une série de mesures contraignantes – ZFE, véhicules électriques – sans se poser la question du temps et des moyens nécessaires à la transition vers ces modes de déplacement. Nous vous suggérons une source de financement plus pérenne : la suppression de la TVA sur la TICPE.

Nombre des mesures qui ont été prises pour favoriser la transition écologique ont raté leur cible, imposé une charge de travail supplémentaire aux agents de l'État et abouti à un éparpillement néfaste des moyens financiers engagés par la puissance publique. La vraie question, c'est celle du périmètre d'intervention de l'État. Que doit-il faire ? Dans quel secteur doit-il agir ? Doit-il s'occuper de tout, ou au contraire se concentrer sur l'essentiel ? Nous avons évoqué la faible efficacité du dispositif MaPrimeRénov' et des aides à la conversion des véhicules. Ce constat s'applique aussi aux agences de l'eau, à qui on confie de nouvelles missions en matière de biodiversité ou de renaturation des villes, et qui n'ont plus les fonds nécessaires pour faire leur métier, à savoir mener la politique de l'eau. Je pense aussi à la Commission nationale du débat public, à qui on inflige un nombre croissant de dossiers à suivre, notamment au sujet des éoliennes, et qui n'a plus assez d'effectifs pour encadrer correctement la tenue des consultations du public sur les grands projets d'avenir.

Je pense encore à l'Ademe ou à l'OFB, à qui l'on attribue de nouveaux programmes ambitieux sur la responsabilité élargie des producteurs ou la gestion des grands prédateurs, alors que l'effort de la puissance publique devrait plutôt porter sur la santé de notre parc nucléaire ou sur Météo-France, dont on a vu les fragilités à l'occasion des terribles orages de cet été en Corse. Nous vous appelons à plus de modestie dans vos intentions et à une plus grande sobriété bureaucratique.

M. Hubert Ott (Dem). Le groupe Démocrate est convaincu que l'adaptation au changement climatique et l'inversion de la tendance au réchauffement de la planète impliquent de laisser une place croissante à la nature, de veiller à sa régénération et à sa pérennité.

Je salue donc l'augmentation de 12,4 % des crédits du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité ». Je me réjouis de l'augmentation des crédits destinés à lutter contre l'artificialisation des terres et de ceux de l'OFB. Cette police de la biodiversité surveille et protège notre patrimoine naturel et aura la charge cruciale d'appliquer la stratégie nationale de biodiversité 2030. Des efforts financiers importants sont faits aussi en faveur des agences de l'eau. Notre assemblée doit mener sans attendre un travail global sur la gestion, la préservation et la régénération de nos réserves en eau. Je veux saluer, enfin, la création d'un référent « arbres » dans les intercommunalités, car la valeur du patrimoine naturel, notamment

des arbres, est trop souvent ignorée dans l'aménagement du territoire. Madame la rapporteure pour avis, selon vous, quelle place la nature doit-elle prendre en ville ?

M. Mickaël Cosson (Dem). La transition énergétique se mesure, non pas en euros d'investissements, mais en euros économisés dans le fonctionnement de nos bâtiments et de nos mobilités.

Trois points me semblent pouvoir être améliorés. Tout d'abord, le « décret tertiaire » ne concerne que les bâtiments de plus de 1 000 mètres carrés, qui ne représentent que 5 % du total. Les bâtiments de moins de 1 000 mètres carrés, destinés généralement à l'activité commerciale, continuent de se construire à la périphérie des villes, ce qui incite à l'utilisation de la voiture. Il faut prendre en compte ces bâtiments, qui vont subir de plein fouet le tsunami énergétique.

J'en viens, ensuite, à la question des mobilités. On encourage la conversion des voitures vers l'électrique, mais il ne faudrait pas passer du tout fossile au tout électrique. Il faut privilégier le mix énergétique et surtout l'énergie produite localement et durablement, à savoir le biocarburant ou le bioGNV. Ils peuvent contribuer à la création d'une boucle circulaire énergétique vertueuse. Il faut financer les boîtiers qui permettent de passer de l'essence au biocarburant. Il est utopique de penser que les transports en commun circuleront dans toutes les communes de France, sachant que 93 % d'entre elles comptent moins de 5 000 habitants. Les mobilités douces et les transports en commun sont une solution en milieu dense, dès lors que les collectivités disposent de l'accompagnement financier pour réaliser ces infrastructures.

Enfin, les bâtiments industriels seront bientôt alimentés par des énergies issues des déchets agricoles. Cela aura un impact environnemental et décarbonera les outils de production.

Mme Chantal Jourdan (SOC). Globalement, les crédits de la mission sont en augmentation par rapport à l'année dernière ; c'est une bonne dynamique. Malheureusement, ces augmentations sont insuffisantes dans le contexte inflationniste et face à l'ampleur des défis environnementaux. La rapporteure pour avis pour le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie du développement et de la mobilité durables », programme support des politiques publiques du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et du ministère de la transition énergétique le souligne : la stabilisation des effectifs intervient après des années de diminution due aux restructurations du ministère. Or, le changement climatique et les défis posés par la transition énergétique ont des conséquences sur la charge de travail des personnels du pôle ministériel, qui œuvrent de plus en plus en flux tendu, faute de disposer d'effectifs complémentaires. Nous ne pouvons donc nous satisfaire d'une stabilisation.

Nous saluons l'augmentation des crédits du programme « Paysages, eau et biodiversité », qui se traduisent notamment par la hausse des effectifs de l'OFB, indispensable, et la stabilisation des moyens des agences de l'eau. Mais, là encore, après des années de baisse d'effectifs, où il fallait « faire plus avec moins », cette légère amélioration n'est pas suffisante. Le budget de la biodiversité est très faible au regard des enjeux.

Les moyens alloués à l'ONF sont insuffisants et la suppression de 95 ETP va à contresens des besoins actuels. La forêt publique, en tant que bien commun, doit être préservée. L'ONF est affaibli par une dette croissante et le manque de personnels. Tous les

rapports et publications soulignent le sous-effectif, qui ne permet pas aux agents de remplir pleinement leurs missions, de plus en plus nombreuses en raison du dérèglement climatique. Les conditions de travail se détériorent et les souffrances au travail augmentent de façon très alarmante.

Pour répondre aux enjeux climatiques et faire face à la crise structurelle, entretenue par un sous-investissement chronique dénoncé par la Cour des comptes, il faut engager des investissements conséquents et sacrifier les effectifs. Nous proposerons une augmentation des effectifs.

Enfin, M. Stéphane Delautrette le souligne dans son avis sur le programme « Protection de l'environnement et prévention des risques », les crédits dont bénéficie le fonds pour l'économie circulaire de l'Ademe s'avèrent insuffisants pour atteindre les objectifs fixés par le Gouvernement en matière de réduction, de réutilisation et de recyclage des déchets puisque « certains budgets sont contraints, en particulier celui consacré au réemploi, à la réutilisation et à la réparation, trop limité au regard du portefeuille de projets identifiés. » Ce dispositif est important et il est nécessaire d'augmenter les crédits dédiés, dans un contexte où le déploiement des filières de réemploi, de réutilisation et de recyclage des déchets est une nécessité écologique et représente une opportunité économique non négligeable. Nous défendrons des amendements en ce sens.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). La forte augmentation des moyens accordés à la mission « Écologie, développement et mobilité durables » traduit la priorité de transition écologique et énergétique du Gouvernement. Le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité », qui vise à restaurer et protéger les écosystèmes et à renforcer l'adaptation au changement climatique, bénéficie de 274 millions d'euros en crédits de paiement et en autorisations d'engagement, soit une augmentation de 12,4 %. Nous ne pouvons que nous réjouir de cette hausse. La préservation de la biodiversité, la qualité de l'eau et la résilience des territoires sont des enjeux prioritaires. L'eau est régulièrement au cœur de nos débats depuis le début de la législature. En gardant en tête l'urgence de la situation – la majorité des territoires a été confrontée cet été à la sécheresse et à des coupures –, je rappelle que nous nous sommes mobilisés et que le travail du Gouvernement a amélioré la réactivité et la coordination des politiques de l'eau. Ces mesures exceptionnelles ne suffisent plus et l'augmentation des crédits doit permettre de mieux anticiper et prévenir. Nous avons également souligné l'urgence de mieux former les agriculteurs à leur consommation en eau et nous réjouissons que 1,9 million d'euros supplémentaires visent à financer les mesures liées au Varenne agricole de l'eau et de l'adaptation au changement climatique.

L'action 10 « Prévention des risques naturels et hydrauliques » du programme 181 « Protection de l'environnement et prévention des risques » concerne la connaissance, la surveillance, l'information du public, la sécurité des ouvrages hydrauliques, ainsi que la préparation à la gestion de crise. Cette action est créditée de 37,5 millions d'euros en 2023.

La stratégie nationale Biodiversité est financée à hauteur de 150 millions d'euros. Certains estimeront que c'est insuffisant. En tout état de cause, les investissements sont nécessaires.

Je finirai par le soutien aux agriculteurs. Une enveloppe budgétaire est allouée à l'indemnisation des dégâts provoqués par les grands prédateurs et à la protection des élevages. Alors qu'une réflexion est engagée avec le ministère de l'agriculture, cette nouvelle

enveloppe est un signal positif pour préserver notre modèle d'agropastoralisme, menacé, et permettra de financer le Plan national d'actions 2018-2023 sur le loup et les activités d'élevage.

MaPrimeRénov' a été renforcée pour accélérer et massifier la rénovation énergétique. Si l'effort est conséquent, soyons vigilants pour les foyers les plus modestes.

Avec le bouclier tarifaire, ces crédits visent également à protéger le pouvoir d'achat des Français.

Enfin, nous saluons la création du fonds vert à destination des collectivités, doté de 1,5 million d'euros. Adossé à de nombreux autres dispositifs mis en place par le Gouvernement, il devrait nous permettre d'atteindre nos objectifs de transition et de sobriété.

Notre groupe émet un avis favorable à l'adoption de ces crédits.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). La préservation et la gestion des forêts doivent être une de nos priorités car ces dernières stockent plus de la moitié du carbone des terres émergées et jouent un rôle déterminant dans la régulation du CO₂, et donc pour notre survie.

Le changement climatique, les risques croissants de feu et les difficultés sanitaires pesant sur les forêts françaises requièrent une gestion forestière de qualité dans les forêts publiques afin qu'elles perdurent. En conséquence, il faut doter l'ONF d'effectifs suffisants. Pourtant, 38 % de ses effectifs ont été supprimés au cours des vingt dernières années et les surfaces à gérer par agent ont donc fortement augmenté. La qualité de la gestion forestière publique, de la surveillance de dépôts de feu et du suivi sanitaire des peuplements ont également diminué et les conséquences pour les forêts publiques sont lourdes.

En 2023, 95 postes supplémentaires pourraient être supprimés à l'ONF. L'intersyndicale a pourtant souligné que le changement climatique et le dépérissement des forêts vont nécessiter de plus en plus de travail, afin d'assurer le suivi sanitaire et le renouvellement des peuplements forestiers. Les feux de forêt que nous avons subis cet été en témoignent : l'austérité budgétaire appliquée à l'ONF est irresponsable à l'heure du dérèglement climatique. Le groupe Écologiste plaide donc pour une hausse des crédits de l'ONF de 10 millions d'euros au sein du programme « Paysages, eau et biodiversité ».

Nous proposons aussi d'augmenter les moyens du réseau des conservatoires d'espaces naturels. Face à l'effondrement massif de la biodiversité, la préservation de ces espaces est un enjeu national car ils sont un levier de vitalité et de résilience des territoires face aux conséquences du changement climatique. Les dotations de fonctionnement cumulées des conservatoires d'espaces naturels et le budget alloué par l'État à la Fédération des conservatoires des espaces naturels atteignent 1,9 million d'euros. Notre groupe propose de passer à 3,5 millions, montant nécessaire à la pleine réalisation des missions du réseau.

La France est mauvaise élève en matière d'énergies renouvelables, d'autres l'ont dit avant moi. Elle accuse un net retard sur la trajectoire qu'elle s'est fixée et, parmi les vingt-sept États membres de l'Union européenne, elle est le seul pays à ne pas avoir atteint l'objectif fixé par directive. En 2020, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie du pays n'atteignait que 19 %, bien loin des 23 % attendus. Face à ce retard, il est temps d'agir, en élargissant et en facilitant l'installation d'équipements d'autoconsommation, afin d'en diminuer le coût pour les particuliers et d'accélérer le

développement des énergies renouvelables partout, en complément des projets d'ENR de grande ampleur, nécessaires mais pas suffisants.

Je salue la qualité de l'avis de M. Stéphane Delautrette sur le programme 181 « Protection de l'environnement et prévention des risques ». L'augmentation des moyens du programme reste faible au regard des enjeux : les conséquences des risques naturels vont s'aggraver et sont déjà plus graves du fait du dérèglement climatique, et les moyens consacrés à l'adaptation et à la réparation des dégâts vont devoir augmenter, qu'on le veuille ou non. Les assureurs alertent : ils ne seront sûrement plus capables de prendre en charge les réparations liées à ces dégâts dans les années à venir.

La quasi-stagnation des effectifs chargés de la mise en œuvre du programme 181, notamment des inspecteurs des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), est problématique. Si l'on veut réindustrialiser la France, si l'on veut accélérer le déploiement des énergies renouvelables, si l'on veut améliorer la sécurité des installations industrielles existantes dans un contexte de changement climatique, il faudra plus d'inspecteurs. En outre, il faut laisser le temps à ces agents de faire correctement leur travail. Un des objectifs et indicateurs de performance proposé dans le projet de loi de finances est le nombre de contrôles des installations classées réalisé par inspecteur chaque année. Cela incite à multiplier les petites visites au détriment de visites approfondies.

Dans un contexte de dérèglement climatique, prenant enfin au sérieux la prévention et la gestion des risques naturels ou technologiques, M. Christophe Béchu, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, a organisé le 13 octobre dernier une journée « Tous résilients face aux risques ». Malheureusement, le budget que nous étudions ne reflète pas cette volonté de se saisir, enfin, du sujet.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Nos positions convergent sur les crédits dévolus à l'Ademe. En effet, à peine 100 millions d'euros lui ont été versés pour financer l'accroissement des interventions d'opérateurs. Pourtant, depuis l'adoption de la loi Agec, et celle de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « climat et résilience », l'agence doit faire face à une nette augmentation du périmètre de ses missions. À ses compétences historiques s'ajoutent désormais l'accompagnement des collectivités dans la gestion de leurs déchets, l'affichage environnemental ou le suivi des filières à responsabilité élargie des producteurs (REP). Déjà, en 2017, la Cour des comptes appelait à faire évoluer les moyens de l'agence. Il aurait été judicieux de donner suite à cette recommandation.

S'agissant de la sûreté nucléaire, les changements climatiques – notamment l'assèchement des cours d'eau – imposent une vigilance accrue. Est-ce que 6 ETP supplémentaires à l'ASN seront vraiment suffisants ?

Concernant le programme « Paysages, eau et biodiversité », je souhaite vous alerter sur la prolifération des plantes invasives. La mission d'information sur la prolifération des plantes invasives et les moyens pour endiguer cette situation a rendu son rapport en 2021. On constate dans nos territoires, ces plantes créent des déséquilibres nuisibles à la biodiversité. Le budget proposé n'est pas cohérent. Il était de 1,2 million d'euros en 2022 et nous pensons qu'il serait plus fortement abondé en 2023. Nous défendrons un amendement visant à le porter *a minima* à 3 millions d'euros.

Les 25 millions d'euros supplémentaires alloués à l'Office français de la biodiversité en 2023, 2024 et 2025 visent à couvrir l'augmentation du point d'indice des fonctionnaires et à résorber en grande partie le déficit accumulé depuis sa création en 2020. Même avec la création de 15 ETP, cela ne lui permettra pas vraiment d'accroître sa présence sur le terrain.

Météo-France gagne 6 ETP. Une broutille lorsque l'on sait que 499 postes ont été supprimés depuis 2016. Les défauts de prévision de cet été devraient pourtant nous alerter.

Alors que la crise énergétique a des conséquences sur le portefeuille des ménages, il est impératif de renforcer l'accompagnement des plus fragiles. Certes, le bouclier tarifaire limite la hausse des prix pour tous les Français, mais il acte tout de même une hausse de 15 % pour certains, qui sera difficile à encaisser. Le chèque énergie semble bien insuffisant. Notre groupe vous propose son évolution sur plusieurs points : sur les critères d'éligibilité, il faut aller au-delà des minima sociaux et penser aux familles modestes ; la valeur faciale devrait au minimum suivre l'inflation ; le taux de non-recours est encore très élevé ; enfin, il faut prévoir une modulation en fonction des zones climatiques.

Des doutes sont permis sur l'efficacité de MaPrimeRénov'. Selon la Cour des comptes, seulement 2 500 logements ont fait un saut d'étiquette. La lutte contre les passoires thermiques passe par une réflexion sur le reste à charge. Au cours de la précédente législature, nous vous avons proposé de financer la rénovation globale et performante des logements d'une part grâce à une subvention forfaitaire et, d'autre part, grâce à une avance remboursable au moment de la mutation du bien – vente ou succession. La Caisse des dépôts considère que nous avons déjà perdu trois ans.

Sur le soutien à l'électrification du parc automobile, vous proposez de porter le bonus pour l'acquisition d'une voiture électrique de 6 000 à 7 000 euros. C'est une belle avancée, mais que fait-on du reste à charge pour les familles modestes ? Pour le deuxième véhicule, ne faudrait-il pas s'orienter vers la location plutôt que l'acquisition ? Vous proposez un *leasing* social. Mais comment fonctionne le dispositif ? Qui seront les constructeurs associés ? Qui pourra en bénéficier ? Ne pensez-vous pas qu'une aide personnalisée à la mobilité, sur le modèle de l'aide personnalisée au logement, serait plus efficace car elle s'adapterait aux revenus des ménages ?

M. Stéphane Delautrette, rapporteur pour avis. Madame Brulebois, vous soulignez l'augmentation des crédits du programme 181. C'est une réalité. Vous saluez plus particulièrement l'augmentation de 17 % des crédits de l'Ademe et leur abondement par France 2030. Il faut nuancer : cette augmentation fait aussi suite à la disparition de certains crédits et le nombre de projets d'ores et déjà identifiés irait dans le sens d'un abondement plus important.

Madame Guetté, vous soulignez la nécessité de renforcer les moyens afin de développer les énergies renouvelables. Je partage votre constat. Nous avons nous aussi déposé des amendements en ce sens.

Monsieur Vatin, vous faites état de l'effondrement de la production d'électricité nucléaire et d'un parc à l'arrêt. Le sujet a été abordé lors de l'audition de l'ASN, qui a évoqué des problèmes de corrosion sous contrainte nécessitant des opérations de contrôle et de remise en état jusqu'en 2025.

Madame Jourdan, vous ne serez pas surprise que je partage votre analyse puisque vous citez mon avis ! J'insiste sur la nécessité d'augmenter les crédits en faveur de la filière du réemploi, de la réutilisation et du recyclage.

Mme Belluco, vous connaissez bien les ICPE. J'indique dans mon avis que le nombre de contrôles est passé de 25 000 à 18 000 en dix ans. Sans parler de la nécessité de contrôler d'éventuelles nouvelles installations, les services de contrôle des installations classées rencontrent déjà des difficultés. Et elles ne feront qu'augmenter si on développe de nouveaux projets, ce que nous souhaitons tous. Je partage donc votre analyse et propose un abondement des crédits afin de renforcer les effectifs.

Monsieur Bricout, nous avons déposé des amendements identiques concernant les moyens de l'Ademe. Je ne peux donc que partager votre analyse.

Vous avez raison, seuls 6 ETP ont été accordés à l'ASN. Lors des auditions, l'agence a insisté sur la nécessité d'aller au-delà – ils en avaient demandé 21 sur la période 2023-2027 – et il y a matière à le leur accorder.

Mme Aude Luquet, rapporteure pour avis. Monsieur Taché de la Pagerie, mesdames Belluco et Jourdan, les effectifs de l'ONF dépendent de la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales » et non des programmes sur lesquels je rapporte. C'est pourquoi je ne peux pas répondre à vos interrogations sur ses effectifs.

Monsieur Taché de la Pagerie, le plafond de dépenses des agences de l'eau a été relevé de 100 millions d'euros ; ce n'est pas négligeable. En outre, elles disposent de la trésorerie pour assurer ces dépenses. Le programme « Paysages, eau et biodiversité » a bénéficié de 526 millions d'euros au titre du plan de relance, dont 300 millions d'euros pour les agences de l'eau.

Monsieur Ott, la renaturation en ville peut être financée par le fonds vert, qui dispose de 100 millions d'euros en autorisations d'engagement et 25 millions d'euros en crédits de paiement pour 2023. En outre, il faut agir auprès des collectivités, sur les PLU, par la mise en place d'un inventaire du patrimoine naturel remarquable et la nomination d'un « référent arbre ». C'est le bon échelon pour protéger les arbres.

Madame Jourdan, même si l'ONF a connu une situation financière difficile, il se redresse et son budget redevient excédentaire. Madame Belluco, la mission d'intérêt général (MIG) biodiversité de l'ONF est dotée de 25 millions d'euros. On pourrait imaginer une nouvelle mission d'intérêt général sur le renouvellement du peuplement forestier – c'est une demande de l'ONF.

Monsieur Bricout, l'enveloppe allouée aux plantes invasives est de 2,5 millions d'euros, et non 1,2 comme vous l'avez dit. En outre, dans le cadre du fonds vert d'accélération de la transition écologique, nous avons acté la création d'un fonds de 20 millions d'euros pour lutter contre les espèces exotiques invasives.

Météo-France comptera effectivement 6 ETP supplémentaires, mais bénéficiera également de 10 millions d'euros de crédits en plus, notamment pour investir dans les supercalculateurs. En outre, ses antennes régionales sont pérennisées, voire renforcées.

Mme Anne Stambach-Terreoir, rapporteure pour avis. Madame Le Feur, vous avez salué la stabilisation des crédits du programme 217. Mais on ne peut s'en satisfaire,

même si cela a été vécu comme un soulagement – je l’ai constaté au cours de mes auditions. Ce n’est pas à la hauteur des enjeux car, du côté des administrations ministérielles, l’État doit jouer un rôle de stratège et cela passe nécessairement par des moyens humains et, dans les autorités administratives indépendantes, cela entraîne une surcharge de travail très bien décrite par Mme Jourdan. Or l’activité de ces dernières va continuer à augmenter : l’Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, à cause de la reprise du trafic aérien suite à la fin de la crise sanitaire ; la Commission de régulation de l’énergie à cause de la crise de l’énergie actuelle, sans précédent ; la Commission nationale du débat public, dont les missions se sont multipliées dès 2016 du fait du développement de l’éolien – M. Vatin l’a très justement souligné. Il y a deux ans, dans son avis, Mme Luquet soulignait déjà le manque de postes au sein de cette commission, tout comme M. Descoeur l’an dernier.

J’ai constaté les mêmes difficultés pour les écoles d’ingénieurs : ainsi, l’École nationale des ponts et chaussées et l’École nationale des travaux publics de l’État ne demandent qu’à former plus d’étudiants, mais elles manquent de moyens. Stratégiquement, il serait pourtant pertinent de former dès maintenant les cerveaux dont on sait qu’on a besoin.

Une stabilisation des crédits n’est pas sérieuse. Il faut avoir de l’ambition et augmenter les moyens.

M. Antoine Armand, rapporteur pour avis. Monsieur Guillemard, je partage votre préoccupation d’un reste à charge moindre et d’une rénovation globale. C’est le sens de mes préconisations et de mes amendements.

Monsieur Cosson, je partage votre souci du ciblage des bâtiments tertiaires. En l’état du droit, seuls les bâtiments de plus 1 000 mètres carrés sont ciblés pour des raisons d’efficacité. Il faut revoir le dispositif. En outre, même si cela ne relève pas d’un des programmes que nous examinons, nous devons améliorer la visibilité de la planification de la transition énergétique des bâtiments tertiaires, résidentiels ou de ceux des collectivités publiques. Je défendrai un amendement plaidant pour un document de politique transversale.

Madame Violland, vous avez raison, il faut accompagner les collectivités et c’est l’objectif du fonds vert.

Madame Paris, vous préférez une baisse de TVA entraînant, au mieux, une baisse de 10 à 20 points de la facture énergétique des particuliers, quand le bouclier tarifaire et le chèque énergie permettent de diviser la facture énergétique par dix.

Monsieur Vatin, n’est-il pas contradictoire de vouloir orienter les aides à la rénovation énergétique vers les plus modestes – c’est l’objet de MaPrimeRénov’ – tout en rétablissant le crédit d’impôt – vous l’avez voté – qui va davantage profiter aux ménages les plus aisés ?

Madame Belluco, vous nous interpellez sur les énergies renouvelables, dont les crédits ne figurent pas dans le programme 174. Mais, pour les exercices 2021 à 2023, au titre du mécanisme des tarifs d’achat, le Gouvernement verse environ 30 milliards d’euros pour les énergies renouvelables. En outre, dans le cadre de France 2030, les énergies renouvelables vont bénéficier d’investissements conséquents, qui se chiffrent en milliards d’euros. Dans les prochaines semaines, nous examinerons le projet de loi relatif à l’accélération de la production d’énergies renouvelables. Nous espérons pouvoir compter sur votre soutien.

Enfin, je ne suis pas sûr que la nationalisation d'un secteur économique émergent soit la meilleure solution pour le développer.

Monsieur Bricout, je salue votre implication en faveur de la rénovation énergétique. Vous avez évoqué ce qui est devenu le prêt avance rénovation, destiné à financer les travaux de rénovation énergétique, et remboursable à l'occasion de la mutation du bien.

En revanche, je m'étonne de vos propos sur les 2 500 rénovations ayant permis la sortie du statut de « passoire énergétique » relevé par la Cour des comptes, puisque le nombre réel de rénovations de ce type, au titre des différentes aides à la rénovation, est de 25 000. Le chiffre que vous mentionnez est issu d'une projection inscrite dans un bleu budgétaire.

Je partage votre analyse sur le bonus écologique et le reste à charge. C'est pourquoi nous plaidons pour une plus grande progressivité des aides et pour un système de location, plus favorable à la transition automobile.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous reprendrons nos travaux à vingt et une heures pour l'examen des amendements.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 19 octobre 2022 à 15 h 05

Présents. - M. Damien Adam, M. Gabriel Amard, M. Antoine Armand, Mme Lisa Belluco, M. Jean-Yves Bony, M. Jorys Bovet, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Sylvain Carrière, M. Pierre Cazeneuve, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho, Mme Christine Decodts, M. Stéphane Delautrette, M. Nicolas Dragon, M. Jean-Luc Fugit, Mme Clémence Guetté, M. Philippe Guillemard, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, Mme Sandrine Le Feur, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, Mme Manon Meunier, M. Pierre Meurin, M. Bruno Millienne, M. Marcellin Nadeau, M. Hubert Ott, Mme Mathilde Paris, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Marie Pochon, M. Loïc Prud'homme, M. Benjamin Saint-Huile, M. Emmanuel Taché de la Pagerie, M. David Taupiac, M. Vincent Thiébaud, Mme Huguette Tiegna, M. David Valence, M. Pierre Vatin, Mme Anne-Cécile Violland, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Jean-Victor Castor, M. Gérard Leseul, M. Jean-François Lovisololo, M. Bertrand Petit, Mme Claire Pitollat