

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les grandes orientations de son ministère et sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2019 (n° 1255) 2

Mardi 16 octobre 2018
Séance de 17 heures

Compte rendu n° 5

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
*Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les grandes orientations de son ministère et sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2019 (n° 1255).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, nous avons le plaisir d'accueillir M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, afin qu'il nous présente les grands axes d'action et, bien sûr, le budget de son ministère pour l'année 2019.

Monsieur le ministre d'État, je vous remercie d'avoir accepté notre invitation. Comme vous le savez, notre commission est particulièrement impliquée dans les politiques publiques dont vous êtes responsable. Je ne doute pas que votre audition suscitera de nombreuses questions de la part de mes collègues. Je rappelle que nous pourrions étudier, la semaine prochaine, plus particulièrement la question des transports qui relève de votre ministère, en entendant la ministre Mme Élisabeth Borne.

En préalable, permettez-moi de rappeler le déroulement de notre réunion. Après un propos liminaire de M. le ministre d'État, les orateurs de groupe pourront chacun intervenir pendant trois minutes. Puis, après les réponses du ministre, je donnerai la parole aux rapporteurs pour avis ou rapporteurs spéciaux qui le souhaiteraient, pour deux minutes. Enfin, une fois que le ministre leur aura répondu, nous passerons à des questions d'une minute chacune.

Monsieur le ministre d'État, de nombreuses échéances importantes approchent, dans tous les domaines qui nous tiennent à cœur : la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la mise en œuvre du plan Biodiversité et du onzième programme des agences de l'eau, la mise en place de la feuille de route pour l'économie circulaire, la COP24 au mois de décembre, en Pologne, puis le Congrès mondial de la nature, à Marseille, en 2020. Chacune de ces échéances répond à un défi qu'il nous faut relever avec ambition : la lutte contre le changement climatique, la transition énergétique, la préservation et bien sûr la reconquête de notre biodiversité, et plus largement la soutenabilité de notre modèle économique. Votre ministère est en première ligne sur ces sujets. Pourriez-vous nous présenter les grands axes de votre action pour l'année à venir et leur traduction budgétaire, ainsi que votre nouvelle organisation, puisque vous avez accueilli aujourd'hui une nouvelle secrétaire d'État, Mme Emmanuelle Wargon ?

Sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur, pourriez-vous nous apporter des précisions sur le sort réservé aux opérateurs de la biodiversité auxquels nous sommes très attachés, notamment les agences de l'eau, l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS) ?

Il est évidemment légitime qu'ils participent, comme les autres acteurs, à l'effort de redressement de nos comptes publics, mais si la contrainte qui pèse sur leurs moyens se révèle importante, ce sont autant d'actions en faveur de la biodiversité qui seront menacées. Or on sait l'urgence qu'il y a aujourd'hui à agir. À cet égard, la perte de ressources de l'ONCFS, liée à la nette diminution des redevances cynégétiques, peut inquiéter. Qu'en est-il, par ailleurs, des projets de fusion des opérateurs, et quelles sont les perspectives de création des agences régionales pour la biodiversité ?

Sur un autre sujet qui préoccupe fortement notre commission et qui rejoint l'actualité dramatique des inondations dans l'Aude, envisagez-vous la mise en œuvre d'outils spécifiques permettant de lutter contre l'artificialisation des sols ? Notre commission a adopté un amendement, dans le cadre de la première partie du projet de loi de finances, visant à alléger la fiscalité sur le foncier non bâti, qui n'a à ce stade pas été retenu par la commission des finances. L'instrument fiscal vous paraît-il pouvoir être mobilisé et d'autres voies d'action sont-elles envisageables ?

Par ailleurs, face à l'urgence climatique rappelée très récemment par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), nous ne pouvons plus nous dérober : il nous faut maintenant agir et prendre nos responsabilités. Nous avons adopté des amendements en commission visant à accélérer la transition énergétique ; j'espère que ce choix sera confirmé lors des débats en séance publique. Mais nous devons aussi nous battre pour que les engagements pris lors de la COP21 ne soient pas vidés de leur portée. Quelle sera la position de la France lors de la COP24, et pouvez-vous nous présenter les grands enjeux de cette conférence ?

Enfin, pourriez-vous nous apporter un éclairage sur la future programmation pluriannuelle de l'énergie, son calendrier et ses principales orientations ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Merci beaucoup, madame la présidente, chère Barbara Pompili. Il aura fallu que je sois nommé ministre et que je quitte l'Assemblée nationale pour que nous nous retrouvions côte à côte ici, et j'en suis très heureux, pour échanger sur la politique écologique, les transformations écologiques que nous entendons conduire, comme nous avons engagé des transformations économiques et sociales sur des politiques très importantes, par exemple sur l'éducation et la santé. Lorsque le Président de la République et le Premier ministre m'ont demandé de relever en quelque sorte ce défi et de remplir cette mission à la tête de ce ministère, qui est devenu aujourd'hui le seul ministère d'État de ce Gouvernement, je leur ai dit que j'étais là pour conduire des transformations et non pour gérer le *statu quo*, l'inertie, ou pour renvoyer à plus tard un certain nombre de choix et de décisions. Ce n'est pas forcément facile, mais c'est mon état d'esprit général.

J'ai été très heureux de travailler, depuis 2017, à la tête de l'Assemblée nationale, sur la question du renforcement des pouvoirs d'évaluation et de contrôle du Parlement. Depuis que j'ai changé de fonctions, je n'ai pas changé d'avis. Je serai donc très heureux de répondre à vos interpellations et à votre travail de contrôle, y compris dans le cadre des commissions d'enquête parlementaire et des conclusions que ces travaux pourront fournir et qui nourriront aussi l'action de ce ministère, en matière réglementaire, budgétaire, ou législative. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de travailler ensemble sur des sujets législatifs dans les mois qui viennent.

Vous connaissez sans doute cette formule qui a été rappelée juste avant ma nomination et que l'on doit, paraît-il, au premier titulaire du poste, autrement dit à celui qui a inauguré le ministère de l'environnement, je veux parler de M. Robert Poujade. Il disait que c'était « le ministère de l'impossible ». Pour ma part, je veux que ce soit au contraire le ministère du possible et que nous réussissions à rendre possibles et réelles les transformations que nous appelons plus ou moins de nos vœux. Bien sûr, on pourra discuter des orientations : j'aimerais qu'elles soient précises et non qu'il s'agisse de simples slogans. D'ailleurs, ceux qui brandissent les slogans sont en général assez loin des responsabilités – parfois même ils font tout pour ne pas les exercer – et ils distribuent les bons et les mauvais points, y compris depuis la tribune de l'Assemblée nationale. Mais ce n'est pas cela qui fait avancer les choses.

L'énergie, les transports, la lutte contre le dérèglement climatique, la protection de la biodiversité, de la ressource en eau, le développement du recyclage, autrement dit la réduction à la source des déchets : tous ces enjeux majeurs qui touchent à la fois au global, au local et à l'individuel ne peuvent pas se contenter de slogans, de proclamations. Il est indispensable de se donner les moyens de dire comment on fait et de le faire. Je considère que c'est ma mission, et j'accepterai bien évidemment d'être critiqué, interpellé, mis en cause sur ce que nous faisons ou sur ce que nous ne faisons pas assez vite ou pas assez bien. Je défends une écologie qui agit. Je ne connais que trop bien l'écologie de l'opposition, l'écologie de la dénonciation, et je sais que cela ne mène à rien. Le conservatisme et l'inertie d'un côté, la protestation et la dénonciation systématique de l'autre, sont les deux faces de la même médaille. En matière d'écologie, c'est plutôt l'inaction que le trop-plein d'action qui a pu dominer ces dernières décennies. Certains estiment peut-être qu'on en fait trop, que l'on va trop vite, trop fort, trop loin ; pour ma part, je fais partie de ceux qui considèrent qu'il faut aller plus loin, plus vite, chaque fois que c'est possible, supportable, acceptable par nos concitoyens, car si au final le malade meurt guéri, si vous me permettez l'expression, c'est-à-dire que le traitement a été tellement violent qu'on ne l'a pas supporté et qu'on en est mort, alors cela n'aura servi à rien.

On oppose souvent l'économie et l'écologie, ce que je regrette. Pour ma part, je veux faire marcher main dans la main l'économie et l'écologie, dans l'industrie, l'agriculture, ainsi que le social. Je suis parfois surpris d'entendre ceux qui trouvent qu'on ne tape pas assez fort sur l'économie, donc sur les entreprises, demander au contraire qu'on soit capable de prendre en compte le social. Les deux vont de pair. D'ailleurs c'est souvent dans les mêmes lieux, c'est-à-dire les entreprises, qu'on retrouve ces deux enjeux qui ne doivent pas être contradictoires.

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire à l'Assemblée nationale et au Sénat, il convient de s'appuyer, de se confronter, de débattre en tout cas avec les élus nationaux et locaux, car on ne fait pas de l'écologie depuis un ministère. Quelqu'un de bien plus célèbre que moi a dit qu'on ne réformait pas la société par décret. Effectivement, je n'entends pas conduire les transformations écologiques par décret, même si je prends des décrets car cela permet de traduire dans les faits un certain nombre de politiques, notamment de lois votées ici même. Il y a des moments où il faut avoir le courage de signer, sinon cela revient à repousser à plus tard les décisions. Mais cela ne suffit pas et il faut être capable de mettre en mouvement les élus locaux. Je suis convaincu que les collectivités locales agissent beaucoup en matière d'écologie, qu'elles mobilisent des budgets. Hier, j'ai réuni à mon ministère les présidents des comités de bassin et les directeurs des agences de l'eau – certains sont d'ailleurs d'anciens parlementaires ou des parlementaires en activité – pour montrer que le défi de l'eau ne se relève pas tout seul depuis un ministère mais avec les acteurs locaux, les acteurs économiques, les associations, les citoyens. L'ensemble de ces acteurs qui ont parfois des craintes, des exigences et des propositions, font partie des partenaires avec qui j'entends bien dialoguer en permanence en tant que ministre. Il n'y aurait rien de pire qu'un ministre de l'écologie qui s'isolerait au sein du Gouvernement, vis-à-vis du Parlement ou de l'extérieur. La porte de mon ministère sera donc toujours ouverte pour dialoguer, et je serai toujours prêt à venir devant votre commission, en séance publique ou dans les territoires. Je sais que les élus nationaux que vous êtes sont aussi des élus des territoires. J'ai toujours défendu ce principe lorsque j'étais président de l'Assemblée nationale, et je continuerai à le faire en tant que ministre. D'ailleurs, j'ai déjà fait plusieurs déplacements en lien avec les députés, en plus des élus locaux.

Un mot sur le budget, puisque c'est la saison. (*Sourires.*) Certains pensaient peut-être – mais je n'ose pas le croire – qu'ils pourraient m'attendre au coin, sinon du bois, en tout cas de la présentation du budget, pour me dire qu'il est bien la preuve que l'écologie n'est pas une priorité de ce Gouvernement, qu'il n'est pas à la hauteur, voire qu'il est en baisse, un certain nombre de choses ayant pu être dites juste avant ma nomination. Or le budget est en hausse, et j'espère que les mêmes se sont empressés de faire des communiqués pour saluer le fait que je disposais de moyens supplémentaires pour mon action.

Le budget de la transition écologique et solidaire connaît une hausse de 1 milliard d'euros, ce qui n'est pas rien par les temps qui courent, pour atteindre 34 milliards d'euros. Il regroupe bien sûr des actions très diverses et variées, y compris des subventions pour des régimes de retraite, et j'espère que celles et ceux qui défendent les régimes spéciaux de retraite salueront cet effort budgétaire. Certes, ce budget ne contribue pas immédiatement à la transition écologique, peut-être d'ailleurs un peu plus à la transition solidaire, mais je considère que l'action de mon ministère ne se résume pas à son budget. Évidemment, pour engager des investissements dans les transports, dans le domaine de l'énergie, il faut disposer d'un certain nombre de moyens budgétaires. Je veux souligner que c'est un budget d'investissement puisque cette augmentation est en direction de l'investissement. Mais je ne vous cacherai pas – si je le faisais, je ne doute pas que vous seriez nombreux à me le rappeler – que dans le même temps des efforts sont faits en ce qui concerne le fonctionnement, y compris sur les effectifs. Le ministère que je dirige connaît en effet des réductions d'effectifs, mais pas dans la même proportion que celui du ministère de l'Éducation nationale. Bien entendu, j'en ai discuté avec les organisations syndicales de ce ministère qui sont nombreuses et qui regroupent des métiers très différents. C'est un ministère qui rassemble en effet plusieurs anciens ministères, ce qui se retrouve bien sûr dans l'organisation et la représentation. Cet effort, que j'assume parce qu'on ne peut pas parler d'économies seulement chez les autres, doit être fait dans une optique de réorganisation des services, car si l'on se contentait de baisser les effectifs année après année partout de façon uniforme, cela produirait des effets nocifs pour l'efficacité du ministère. Je suis attaché au maintien de la présence de mon ministère dans les territoires et je plaide pour qu'elle soit faite de manière intelligente. À cet égard, il est évident que l'échelle régionale est plus pertinente, tout en tenant compte des évolutions de ces dernières années, notamment de la création des grandes régions qui doivent conduire à une adaptation selon la réalité des territoires.

Un mot sur l'organisation du ministère, à la suite du remaniement. J'avais dit au Président de la République et au Premier ministre que c'est une bonne chose qu'il y ait un ministre des transports. Je tiens à saluer l'action conduite par Mme Élisabeth Borne depuis 2017 et les réformes extrêmement importantes qui ont été réalisées et que j'ai soutenues en tant que parlementaire sur le système ferroviaire français, ainsi que la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités dont je précise que c'est la première fois depuis 1982 que l'on remet à plat le système. À l'époque, c'est un célèbre ministre, M. Charles Fiterman, qui avait fait adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Après la LOTI, peut-être aurons-nous la LOMI. Mais peu importent les lettres, ce qui compte est le contenu. Je précise qu'un travail important a été fait en amont avec le Conseil d'orientation des infrastructures, ce qui veut dire que cette future loi n'a pas été pensée au ministère de façon fermée. Ce sera également une loi de financement. En effet, avec Mme Élisabeth Borne, nous voulons faire une opération vérité, car cela ne servirait à rien de promettre et de programmer des infrastructures sans financements en face. Il faut être concret, savoir si en faisant davantage sur tel champ cela signifie que l'on fera moins sur tel autre ou que l'on augmente les financements et lesquels. En la matière, nous voulons être le plus transparents possible.

Par ailleurs, deux secrétaires d'État m'accompagnent dans mon action à la tête de ce grand ministère : Mme Brune Poirson et Mme Emmanuelle Wargon qui vient de remplacer M. Sébastien Lecornu, appelé à d'autres fonctions sur un sujet – les collectivités territoriales – qu'il avait déjà eu l'occasion, en quelque sorte, de traiter au ministère de la transition écologique et solidaire. Mme Emmanuelle Wargon reprendra peu ou prou les sujets sur lesquels il travaillait, notamment l'accompagnement des territoires et les transformations conduites par ce ministère qui ont une implication territoriale forte, notamment dans le domaine de l'énergie.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Je répondrai tout à l'heure à votre question sur la fusion entre l'Office national de la chasse et de la faune sauvage et l'Agence française pour la biodiversité, qui fera l'objet d'ailleurs d'un texte de loi. J'ajoute que la programmation pluriannuelle de l'énergie sera présentée d'ici la fin du mois, comme je l'ai dit lors de ma nomination. Cet engagement sera tenu.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons aux questions des orateurs des groupes, qui ont hâte de vous interroger.

M. Jean-Charles Colas-Roy. Monsieur le ministre d'État, je tiens à vous remercier, au nom du groupe La République en Marche, de venir nous présenter les grandes orientations de votre ministère et d'évoquer en détail le budget consacré à la transition écologique et solidaire pour 2019.

Je voudrais également témoigner notre soutien aux victimes des inondations survenues dans l'Aude et signifier notre amitié à notre collègue M. Alain Perea, député de l'Aude et vice-président de notre commission. Au vu de ces événements, pourriez-vous nous détailler les engagements et les moyens de votre ministère consacrés à la prévention des risques ?

Concernant les enjeux fiscaux et budgétaires, le groupe La République en Marche se réjouit de l'augmentation annoncée de 1 milliard d'euros, soit une hausse de 3,1 %, du budget du ministère et de ses opérateurs, pour atteindre 34,2 milliards d'euros, ce qui représente un signal fort.

Il me semble important d'évoquer la question de la fiscalité environnementale. Comme le montre fort bien le récent rapport issu du Comité pour l'économie verte mené par notre collègue de la commission des finances, Mme Bénédicte Peyrol, cette fiscalité a été construite par l'agrégation de plusieurs instruments fiscaux parfois sans réelle cohérence. Cela représente environ 50 milliards d'euros de recettes par an, mais celles-ci restent parfois peu lisibles. Ce rapport préconise d'établir un jaune budgétaire afin de développer une vision synthétique et globale de cette fiscalité environnementale. Quel est votre avis sur cette proposition ?

Au-delà des questions strictement budgétaires, le Gouvernement poursuit ses efforts sur l'ensemble des champs d'action du ministère. Je pense notamment aux enjeux de mobilité, dont nous savons combien la future loi d'orientation des mobilités sera déterminante en ce sens.

Le dernier Conseil des ministres européens de l'environnement a également fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs à l'horizon 2030. Pouvez-vous nous présenter les détails de votre feuille de route en matière de transports et de mobilités, ainsi que votre vision des négociations sur la transition environnementale à l'échelle européenne ?

Enfin, vous le savez, cette année 2018 est marquée par la révision de notre programmation pluriannuelle de l'énergie. Le groupe La République en Marche veillera à rechercher le meilleur compromis possible sur ce sujet afin d'accélérer notre transition vers un modèle sobre en carbone tout en développant les énergies renouvelables. La présentation de la PPE devrait avoir lieu à la fin du mois d'octobre et nous apprenons qu'un échange aura lieu demain en conseil des ministres sur ce sujet. Bien que les arbitrages ne soient pas encore rendus, pouvez-vous nous indiquer quelles sont les grandes orientations et le calendrier de la mise en place de cette PPE, même si vous savez qu'à titre personnel et avec de nombreux autres collègues, nous regrettons que cette PPE se traduise par un simple décret et non par une grande loi de programmation associant de fait le Parlement ?

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre d'État, au nom du groupe Les Républicains et en bon républicain, je tiens à vous souhaiter une pleine réussite dans votre mission parce que la planète a besoin d'action.

Ainsi que vous l'avez dit, l'action ne se résume pas au budget, mais il est tout de même synonyme de volonté politique. Même si vous n'avez pas défloré beaucoup de choses sur le budget, nous avons pu constater qu'il confirme les fractures territoriales et les injustices sociales par une augmentation de la fiscalité verte au détriment des zones rurales et des couches les plus défavorisées, celles qui ne peuvent pas se passer de leur automobile et qui roulent au diesel.

Les taxes sur les carburants, qui avaient déjà progressé de 3,7 milliards d'euros en 2018, vont encore augmenter de 2 milliards en 2019. Le prix du diesel à la pompe qui a augmenté de 8 centimes depuis le début de l'année, va encore croître de 6,5 centimes au 1^{er} janvier prochain. Il faudra donc bientôt 100 euros pour pouvoir faire un plein. On va bientôt devoir dire non pas « Balance ton pompiste » mais « Balance ton ministre ». C'est un choc fiscal sans précédent : en 2018 et jusqu'en 2022, ce sont 14 milliards d'euros qui seront prélevés sur les Français qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler. Cette hausse s'ajoute évidemment au prix du fioul domestique qui ne fait qu'augmenter et qui montre la fracture des territoires. Elle pèse aussi fortement sur les entreprises, avec la suppression potentielle du taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole non routier. Aujourd'hui, il est plus cher de circuler, mais aussi de se loger. La réforme du prêt à taux zéro (PTZ) qui avait réservé l'année dernière à quelques zones tendues la possibilité de construire à des prix intéressants est profondément anti-sociale, car l'espoir pour les familles les plus modestes d'accéder à la propriété grâce à ces prêts à taux zéro disparaît sur 95 % du territoire.

L'ensemble de la fiscalité écologique représente environ 50 milliards d'euros sur le budget de l'État, c'est-à-dire davantage que l'impôt sur les sociétés. Force est de constater qu'elle n'est ni lisible, ni facile à affecter. Il est nécessaire d'y apporter de la clarté, de la cohérence et de dire concrètement aux Français combien on leur prélève et pour quoi faire. C'est le cas de la fiscalité sur les carburants, mais aussi du financement des énergies renouvelables (ENR). L'épisode des éoliennes en mer, où le Président de la République a revu de 40 % l'aide apportée au déploiement sans consulter le Parlement, nous en dit long. Il faudrait une maquette budgétaire clairement intitulée « Financement de la fiscalité écologique ». Aujourd'hui, tout semble se passer comme si l'on voulait cacher les choses. Par exemple, les 450 millions d'euros de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) qui servaient à financer l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ont *a priori* été redirigés. Où sont-ils, monsieur le ministre d'État ? Je citerai un autre exemple, celui du prélèvement supplémentaire annuel de 41 millions d'euros sur les agences de l'eau

pour financer le plan Écophyto. Par ailleurs, l'État a déjà confirmé un certain désengagement du financement des parcs, de l'AFB et de l'ONCFS. Cette charge sera désormais transférée aux usagers de l'eau.

Monsieur le ministre d'État, vous avez beaucoup d'éclaircissements à apporter en réponse à nos nombreuses questions si vous voulez que votre budget nous satisfasse.

M. Bruno Millienne. Monsieur le ministre d'État, vous le disiez il y a peu : la France a pris la tête à l'échelle internationale des pays ambitieux en matière de lutte contre le dérèglement climatique. Ce *leadership*, la France l'incarne par la détermination qu'elle porte à obtenir des avancées réelles en faveur de ce combat comme celui de la lutte pour la préservation de l'environnement et la restauration de la biodiversité.

Parmi ces avancées récentes, permettez-moi de souligner celle que vous avez obtenue à travers l'adoption d'une orientation générale de baisse de 35 % des émissions de CO₂ des voitures en 2030 et dont on sait combien cela n'a pas été facile.

Ce *leadership*, la France l'assume également dans les orientations budgétaires, comme en atteste ce budget qui augmente de 1 milliard d'euros.

De tout cela, je me réjouis même si je reste convaincu, comme vous, qu'il importe d'aller plus loin encore et vite.

Aller plus loin et vite dans l'implication des collectivités territoriales dans la lutte contre l'artificialisation des sols par une modulation de la taxe sur les surfaces commerciales (TASCOM) par exemple.

Aller plus loin et vite dans l'accompagnement de ces collectivités dans leurs projets en faveur de la transition énergétique à travers l'attribution à ces dernières d'une partie des recettes générées par l'augmentation de la TICPE.

Aller plus loin et vite dans l'instauration d'une fiscalité réellement verte incitative, plus incitative que coercitive. Nous savons tous ici qu'une fiscalité écologique efficace est avant tout une fiscalité acceptée et donc juste pour tous nos concitoyens – je pense ici notamment aux populations périurbaines et rurales.

Aller plus loin et vite dans la suppression de tous les dispositifs contraires à l'impératif écologique que constituent les aides dommageables à l'environnement. Nous présenterons des amendements en ce sens pour entamer avec vous une discussion sur ces sujets.

J'en viens à mes questions.

Comment ce projet de budget entend-il incarner le *leadership* ambitieux de la France au-delà de la hausse significative des crédits ? Je me félicite par exemple à ce sujet de l'adoption en commission de notre amendement visant à exclure l'huile de palme de la minoration du taux de prélèvement supplémentaire de la TGAP.

Quel travail est engagé avec le ministère des finances pour bâtir conjointement les prémices d'une fiscalité verte globale, et avec le ministère de la cohésion des territoires désormais compétent en la matière pour mieux impliquer les collectivités ? Associer la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation de notre assemblée à cette réflexion pourrait aussi faire sens.

Où en est le Gouvernement quant à la suppression des aides publiques dommageables à la biodiversité, aides pour lesquelles un rapport a été remis au Gouvernement en 2012 et l'engagement avait été pris de les supprimer d'ici à 2020 ?

Un mot enfin sur l'article 60 du projet de loi de finances qui propose de renforcer l'incitation à l'incorporation des biocarburants dans les carburants. De notre point de vue, les augmentations du pourcentage cible dans l'essence sont trop faibles au regard de l'enjeu de décarbonation des transports et des capacités de production de bioéthanol excédentaires en France. Êtes-vous prêt, monsieur le ministre d'État, à débattre d'une trajectoire plus allante sur cette question ?

M. Bertrand Pancher. Monsieur le ministre d'État, en France tous les indicateurs en matière environnementale sont au rouge, ce qui constitue pour nous un vaste appel à réorienter complètement et très fortement nos politiques publiques. Pour ce faire, il convient de durcir la réglementation. C'est ce qui se fait aux plans européen et français, comme vient de le rappeler excellemment Bruno Millienne, durcissement que nous saluons.

Il faut augmenter fortement la fiscalité environnementale parce que cela revient à internaliser les coûts indirects sur le plan environnemental dans la consommation. Si on ne fait pas payer le coût direct, on ne changera jamais de pratique.

La fiscalité environnementale augmente, et nous saluons cette mesure, comme nous l'avons toujours fait. Bravo donc au Gouvernement ! Elle a augmenté très fortement de plus de 8 milliards d'euros ces dernières années : 7 milliards d'euros sur la fiscalité carbone, 500 millions d'euros sur la TGAP et 500 millions d'euros de prélèvements sur les agences de l'eau. Mais encore faut-il que ces moyens permettent de modifier directement les pratiques de celles et ceux qui sont concernés. Or c'est là où le bât blesse. Vous augmentez le budget du ministère de l'écologie de 1 milliard d'euros, et c'est mieux que rien, mais entre 1 milliard et 8 milliards il y a encore 7 milliards... Cherchez l'erreur ! Cela fait partie des questions que nous vous posons dans le cadre du budget.

Il faudrait doubler, voire tripler le Fonds chaleur de l'ADEME. Vous prévoyez de l'augmenter de 40 %, mais on ne voit pas bien où cela est inscrit dans le budget. Il faudrait transformer les crédits d'impôt en primes directes, comme cela figurait dans le programme du Président de la République mais que l'on ne voit pas dans ce budget. Il faudrait faire en sorte que la TGAP retourne aux collectivités et aux acteurs et disposer d'un grand plan de mobilités. Or il nous manque encore des précisions quant à la trajectoire des investissements dans ce domaine.

Enfin, il reste la question de l'évolution du malus et celle de la mobilisation des PME aux trajectoires bas carbone. Une récente étude de Bpifrance Le Lab, publiée au mois de mars 2018, montrait que seules 18 % des entreprises entre 50 et 250 salariés mettaient en place des bilans carbone.

On voit bien, monsieur le ministre d'État, qu'il y a beaucoup de moyens, mais nous serions heureux que vous nous démontriez que tout cela n'ira pas dans le trou sans fond de l'État ou servira à financer d'autres promesses électorales. Comment allez-vous nous aider à soutenir nos amendements pour aller plus loin en matière de transition énergétique ?

M. Guillaume Garot. Merci, monsieur le ministre d'État, d'être devant nous aujourd'hui.

Cet après-midi, un article du *Monde* nous alerte une nouvelle fois, s'il en était besoin, sur le retard que prend notre pays dans la mise en œuvre de l'Accord de Paris. Il se fonde sur un récent rapport de l'Institut du développement durable, qui dit avec ses mots ce que les experts du GIEC ne cessent de nous répéter. La question est donc de savoir si le budget 2019 est adapté et pertinent, s'il est de nature à permettre de combler ces lacunes et rattraper ces retards. Nous avons été nombreux ce matin à dire qu'il fallait accélérer la cadence, prendre des positions et rester déterminés pour être dans l'esprit et la lettre de l'Accord de Paris, pour conjuguer un développement économique soutenable et l'impératif de justice sociale, en particulier du point de vue du pouvoir d'achat – de précédents orateurs l'ont très bien dit.

Dans quelles directions nous faut-il travailler ? Je vous poserai, monsieur le ministre d'État, trois questions.

Tout d'abord, comment rénover ces sept millions de bâtiments qui sont autant de passoires thermiques ? Si nous continuons au rythme de 400 000 logements par an auquel nous avons commencé cette rénovation, il nous faudra dix-sept ans et demi pour atteindre les objectifs fixés. Est-ce raisonnable ? Vous vous réclamez d'une écologie qui ne soit pas dans la revendication ou dans la protestation. Assumons donc une écologie de la responsabilité. Si nous sommes responsables, nous ne pouvons en rester à ce rythme, largement insuffisant. Il nous faut donc des dispositifs réellement incitatifs, clairs, lisibles, et qui donnent de l'activité aux artisans du bâtiment. Cela veut dire qu'il faut simplifier, et revenir à un CITE qui intègre différents éléments de la rénovation énergétique des bâtiments et des logements pour que la rénovation puisse se faire à un rythme raisonnable et soutenable.

Deuxième question, comment mobiliser les territoires ? À la suite de la loi relative à la transition énergétique, il y eut les contrats pour les territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) que Mme Barbara Pompili avait, avec Mme Ségolène Royal, très fortement défendus. Il n'en reste pas grand-chose aujourd'hui, et c'est bien dommage parce qu'il n'y aura pas de transition énergétique sans mobilisation des territoires. Que faites-vous pour cela, monsieur le ministre d'État ? Nous attendons une nouvelle génération de TEPCV.

Troisième question, comment accélérer sur les énergies renouvelables ? Nous vous faisons la même proposition que M. Bertrand Pancher. Il faut être extrêmement volontariste sur le Fonds chaleur. Nous proposons de le doubler à l'horizon 2020 ; c'est à notre portée, c'est une affaire de choix politique, certains l'ont souligné avant moi.

Ces trois questions, ces trois angles sont aussi trois marqueurs, monsieur le ministre d'État. Nous attendons avec beaucoup d'impatience et d'intérêt vos réponses.

M. Loïc Prud'homme. Je m'étonne, monsieur le ministre d'État, que tout le monde feigne, avec les inondations du début de cette semaine, de découvrir ces phénomènes climatiques et leurs impacts sur les populations. En 1988, j'ai vécu les inondations de Nîmes. On parlait déjà de l'artificialisation des sols et de ses possibles effets dévastateurs. Trente ans plus tard, nous en sommes toujours à peu près au même point. On feint à chaque événement de découvrir que l'artificialisation est un problème, et, pourtant, il n'y a guère que des mesures timides qui sont aujourd'hui prises. Quelles actions pensez-vous mener rapidement ? J'aimerais notamment vous proposer un moratoire immédiat sur la construction de centres commerciaux. Il faut vraiment agir de manière rapide et résolue.

Se pose aussi la question de la manière dont les communes peuvent aujourd'hui faire face à ces phénomènes. Comment peuvent-elles entretenir des exutoires et des digues alors que la dotation globale de fonctionnement a encore été rabaissée cette année de 426 millions d'euros, après une réduction de 4 milliards d'euros l'an passé ?

Quant à la mise en cause des services de l'État, notamment des personnels de Météo France, à qui il fut reproché de ne pas avoir prévu ce qui s'est passé, elle me paraît absolument inacceptable : qui donc est responsable de la trajectoire de ce service public ? Ce sont 380 équivalents temps plein (ETP) qui ont disparu en six ans, tandis que vous-même prévoyez 90 ETP en moins par an jusqu'en 2022, et 5 millions d'euros de budget en moins. Dans ces conditions, comment les services d'expertise de l'État peuvent-ils fonctionner ?

Plus généralement, en fait de changement climatique et de transition écologique, les paroles sont nombreuses, mais les actes assez rares. Dans le cadre de ce projet de loi de finances, les niches fiscales sont maintenues. Par ailleurs, rien n'est fait pour s'opposer à des traités « climaticides », tels le *Comprehensive Economic and Trade Agreement* (CITE) et le *Japan-EU Free Trade Agreement* (JEFTA).

Manquent également 10 à 20 milliards d'euros pour que l'augmentation des températures reste à peu près contenue dans la limite de 1,5 degré et que l'on puisse continuer à vivre à peu près correctement et normalement sur cette planète. Cette augmentation de votre budget dont vous vous targuez n'est pas à la hauteur des enjeux : 0,22 % !

Si vous voulez des solutions, quelques lignes budgétaires, d'un montant de 8,5 milliards d'euros, vous sont proposées dans le cadre du contre-budget 2019 de La France insoumise. Cela nous paraît répondre à cette ambition d'être à la hauteur des enjeux climatiques, qu'a déjà évoquée M. Pancher.

Je m'inquiète donc de la trajectoire que vous suivez, mais aussi de la nomination de Mme Wargon, cadre de Danone qui expliquait au mois de juillet dernier que l'huile de palme était indispensable à la fabrication de lait infantile et promouvait les organismes génétiquement modifiés (OGM). Quelle cohérence avec vos belles déclarations ? Et comment croire à la sincérité de votre budget lorsque nous voyons qui le mettra en œuvre ?

M. Hubert Wulfranc. Je voudrais suggérer à M. le ministre d'État de réfléchir dans deux directions qui nous semblent évidemment déterminer l'avenir de l'action du ministère.

Il y a tout d'abord la question cruciale de l'abondement du budget car il s'agit bien d'abonder un budget. Certes, cette année, les crédits augmentent de 1 milliard d'euros, notamment pour des investissements supplémentaires, mais il convient de faire un effort sensiblement supérieur. Il s'agit peut-être aussi d'abonder ce budget autrement et d'avancer vers une fiscalité plus équitable. La question de la soutenabilité de l'impôt et d'un impôt vert est effectivement un enjeu majeur.

Les petits ruisseaux faisant les grandes rivières, on peut d'ailleurs s'interroger sur la baisse de la redevance cynégétique, même si la décision est déjà prise. Le budget de l'État perd une ressource. On peut également se demander pourquoi n'est pas étendue la taxe sur la surface de stationnement des établissements de plus de 2 500 mètres carrés en vigueur en Île-de-France, qui pourrait abonder le budget de l'État.

Quant à la mobilité, nous ne proposons pas « la mer à boire », nous proposons de remplacer le remboursement d'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques diesel par des aides fléchées pour les poids lourds moins polluants. Voilà des éléments qui pourraient tout à la fois assainir la fiscalité, l'orienter vers une fiscalité verte, et procurer des recettes. En matière de déchets, nous pensons qu'il faut majorer les prélèvements sur les entreprises polluantes. Et, en matière d'habitat, pourquoi ne pas réorienter les fonds mis dans le logement vers la rénovation thermique des logements ?

Deuxième aspect, il nous semble qu'il faut redistribuer les moyens humains et financiers auprès des populations et des territoires. La question des moyens du ministère et de ses opérateurs, en particulier l'Office national des forêts (ONF), est quand même posée. Je pense aux passoires thermiques, à l'éco-prêt et aux aides de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH). Il faut aussi les redéployer auprès des élus locaux, par exemple dans les territoires en mutation industrielle où l'accompagnement de l'État peut susciter des interrogations. Je songe notamment aux fermetures prévues de centrales nucléaires et de centrales thermiques.

Enfin, un travail interministériel est-il engagé sur la question majeure des transitions professionnelles dans le cadre de la transition écologique ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Merci, mesdames et messieurs les députés, pour toutes ces interventions que j'entends comme autant d'encouragements. J'ai noté que M. Jean-Marie Sermier souhaitait ma pleine réussite, mais j'ai connu mieux que « balance ton ministre ! » comme encouragement. (*Sourires.*) Incurable optimiste, adepte d'une écologie positive, je retiendrai donc plutôt ses vœux de réussite.

Je remercie bien sûr M. Jean-Charles Colas-Roy pour les propos qu'il a tenus au nom du groupe La République en Marche. Ayant déjà eu l'occasion d'échanger avec lui, notamment lors d'un débat sur la programmation pluriannuelle de l'énergie qu'il avait organisé à Grenoble, j'en sais la sincérité.

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) sera demain l'objet, je m'en félicite, d'une présentation en conseil des ministres. Je ne trahirai pas le secret des délibérations du conseil des ministres mais je peux vous dire qu'avant que des arbitrages ne soient pris et présentés, les sujets concernés sont l'objet d'échanges réguliers – cela me paraît une bonne méthode de travail. Sans révéler tout ce que je dirai demain, je peux partager avec vous des éléments de diagnostic. Avant d'envisager des choix, il faut effectivement être à peu près « au clair » sur le diagnostic. Sur la programmation pluriannuelle, il est assez connu.

Certes, la programmation elle-même ne fait pas l'objet d'un débat au Parlement, parce qu'il ne s'agit pas de refaire une loi de programmation. La loi de transition énergétique a été adoptée en 2015. Alors député, comme Mme la présidente de la commission du développement durable, j'ai participé aux débats, mais je ne suis pas partisan de « refaire » sans arrêt les débats. En l'occurrence, ils ne sont d'ailleurs pas si anciens.

Cette PPE est prévue, dans le cadre qui a été fixé. Un élément, non des moindres, sera modifié, et le Parlement sera amené à se prononcer, puisqu'il n'est pas possible de modifier cela par voie réglementaire. Il s'agit de la date, fixée à 2025, à laquelle l'objectif de réduire à 50 % la part de nucléaire dans la production d'électricité doit être atteint. Je ne peux vous dire précisément quelle date sera proposée, mais vous connaissez à peu près les ordres de grandeur.

La loi ne porte pas seulement sur la production d'électricité. Il y est question de la consommation finale d'énergie. Je commencerai par la question des économies d'énergie.

L'énergie la moins polluante, la moins chère, c'est celle qu'on ne consomme pas. Pour cela, il faut consentir des investissements : économiser l'énergie coûte quand même de l'argent si nous voulons conserver, voire améliorer, le niveau de confort des logements, si nous voulons continuer à nous déplacer, à produire, dans l'industrie ou dans l'agriculture.

J'entends que l'on veut réduire les émissions de CO₂, que nous n'allons pas assez vite ni assez loin, qu'il faut être ambitieux. Déclinons cela secteur par secteur. Mon objectif est que la PPE soit aussi précise que possible, qu'il s'agisse de la production ou de la consommation d'énergie.

Ne nous racontons pas d'histoires et n'en racontons pas aux Français. Je prendrai l'exemple, très concret, des industries électro-intensives. Je suis sûr que les circonscriptions de certains d'entre vous, ici, sont concernées.

En France, comme dans le reste de l'Europe, notamment en Allemagne – pays sur les pratiques duquel nous nous sommes en fait un peu alignés –, nous avons prévu qu'elles bénéficient d'un certain nombre d'exonérations. Si leur était appliqué, en matière de prix de l'énergie, le même schéma qu'aux autres industries, elles fermeraient leurs portes en France. C'est notamment le cas de l'industrie de l'aluminium et d'une partie de la sidérurgie. Cela n'implique pas de s'en tenir *ad vitam aeternam* au *statu quo*. Nous devons trouver avec ces industries des voies pour réduire les émissions de CO₂. Je songe aussi aux cimenteries.

Notre objectif est de réduire la consommation de 45 % d'ici à 2050. C'est un effort extrêmement puissant, tous secteurs confondus. Il faut vraiment travailler sur l'ensemble des secteurs.

Il y a aussi la question de la diversification. Tout le monde n'est peut-être pas d'accord, mais c'est le cadre fixé par la loi de 2015 : réduire la dépendance au nucléaire, formule employée par le Président de la République, que je reprends bien volontiers à mon compte. Ce n'est pas la « sortie du nucléaire », qui n'a pas été adoptée en 2015 ni promise, lors des campagnes électorales de l'an dernier, par le candidat élu Président de la République ni par les candidats aux élections législatives devenus députés qui forment la majorité actuelle – évitons les faux débats. Réduire la dépendance, c'est diversifier, c'est développer les énergies renouvelables, l'éolien, l'éolien terrestre, l'éolien offshore, l'éolien flottant, le biogaz, les carburants agricoles. Oui, nous visons l'objectif inscrit dans la loi, 15 % de carburants agricoles dans la consommation d'énergie.

J'entends parfois les mêmes personnes me dire qu'il faut développer plus un certain nombre de filières industrielles. Il est prévu de produire les éoliennes offshore près de Saint-Nazaire ou au Havre. L'usine établie près de Saint-Nazaire, à Montoir-de-Bretagne, a produit des éoliennes offshore pour l'export. Heureusement qu'il y avait des marchés à l'étranger, notamment en Allemagne ! Elles avaient été conçues pour les champs éoliens offshore français, mais il n'y en a toujours pas. Je compte bien tout faire pour qu'un au moins soit mis en service à la fin de ce mandat. Nous avons commencé à en parler sous la présidence de M. Nicolas Sarkozy, puis il y eut celle de M. François Hollande, et nous sommes sous celle de M. Emmanuel Macron. Nous ne pouvons quand même pas considérer qu'il faille autant de temps ! Il faut que nous soyons concrets. À l'issue des questions au Gouvernement, certains sont encore venus me voir : « Oui à l'éolien terrestre, mais pas ici, et nous allons proposer autre

chose avec le biogaz ! » Mais ce n'est pas « l'éolien ou le biogaz », c'est « l'éolien et le biogaz ».

Quant au biogaz, précisément, je le dis très clairement, à force de multiplier les contraintes diverses et variées – il ne faudrait par exemple pas incorporer de produits agricoles –, ce sera tellement cher que nous ne pourrions en faire que très peu. C'est ainsi qu'il y a 8 000 méthaniseurs en Allemagne et seulement 400 en France. Il faut, chaque fois, être concret.

Et, je l'ai dit tout à l'heure, en réponse à une question d'actualité, dont ce n'était pas précisément l'objet : nous visons le juste prix de l'énergie. C'est un vrai sujet de débat : un juste prix qui soit maîtrisé, qui comporte une part régulée, pour le consommateur, et qui soit soutenable, pour le producteur. Si les prix sont très bas, nous pourrions nous en féliciter, nous nous réjouissons du fait que c'est bon pour le pouvoir d'achat, mais ne nous racontons pas d'histoires : on n'investira plus, parce qu'on ne pourra financer les investissements, quels qu'ils soient, que ce soit dans l'industrie nucléaire classique, dans les énergies renouvelables ou même dans les économies d'énergie – car vous ne ferez pas d'économies d'énergie si l'énergie est très bon marché.

La sécurité d'approvisionnement est notre préoccupation. Ministre de la transition écologique et solidaire, je suis notamment ministre de l'énergie, et le ministre de l'énergie a le devoir de veiller à sécurité d'approvisionnement des Français.

Quand la fermeture de centrales thermiques à charbon est décidée, je n'entends guère protester dans le débat public, peu versent des larmes. Tout le monde considère que c'est sale et polluant, que cela émet beaucoup de CO₂. C'est vrai, mais, jusqu'à présent, cela a contribué à la sécurité d'approvisionnement en électricité de la France. Nous les fermerons donc en veillant à cet aspect et en accompagnant les personnes directement concernées, qui perdent leur emploi.

Cela me permet de rebondir sur ce qu'a dit M. Hubert Wulfranc à propos de l'accompagnement des compétences et de répondre à l'attaque personnelle de M. Prud'homme contre Mme Wargon : je compte bien utiliser l'expérience en matière de formation professionnelle et d'emploi de Mme Wargon, qui a exercé de nombreuses fonctions dans ce domaine au sein des services de l'État – vous ne l'avez pas dit, mais vous pourrez le vérifier sur son *curriculum vitae*. Mme Wargon est une haute fonctionnaire qui a conduit un certain nombre de politiques au service de l'emploi et de la formation professionnelle. Et, oui, elle a une expérience au sein du groupe Danone, grande entreprise agroalimentaire. C'est une chance que de pouvoir s'appuyer sur l'expérience de quelqu'un qui a commencé à conduire des changements dans une entreprise agroalimentaire. J'espère, monsieur Prud'homme, que vous êtes fier, comme moi, que la France compte de grands groupes internationaux dans des domaines comme l'énergie, les transports, l'agroalimentaire, mais j'entends bien que ces grands groupes internationaux participent à la transformation écologique. Je ne vais pas leur passer la main dans le dos en leur disant de ne rien changer, de continuer, pour certains, à étrangler nos agriculteurs avec le prix du lait et, pour d'autres, à agir comme s'ils n'étaient pas responsables des déchets plastiques, emballages et autres. Avoir quelqu'un qui a travaillé au sein de ces groupes, qui sait ce que sont, là, les obstacles, l'inertie, le conservatisme, les difficultés économiques, sociales... Car il y a en a dans l'entreprise qui l'employait, comme à EDF, à Uniper, comme chez Total, comme chez Peugeot, comme chez Renault, comme dans toutes les entreprises comme dans les services publics. Je crois que vous défendez, monsieur Prud'homme, les services publics, reprenant même souvent les positions syndicales. Qu'est-ce

qui s'exprime ? Parfois, la réticence au changement. Je la comprends, mais je n'y vois pas une raison de ne rien faire. Je dis que nous allons agir, je dis à mes interlocuteurs, qu'ils soient industriels, syndicaux, associatifs ou politiques, que notre détermination à agir est totale, mais nous discuterons des conditions. Je l'assume pleinement.

Nous n'allons pas multiplier les moratoires, les interdits immédiatement applicables sans la moindre discussion, la moindre réflexion, le moindre travail sur les conditions de réalisation – et cela vaut dans tous les secteurs.

En ce qui concerne la programmation pluriannuelle de l'énergie, vous pourrez m'accompagner, et les parlementaires de tous bords qui le souhaitent pourront faire leur travail de contrôle de l'action du Gouvernement. Ce sera très concret, avec la fermeture des centrales à charbon. Il ne suffit pas de claquer des doigts, de l'annoncer un jour par une conférence de presse, sur un beau fond bleu, avec une belle planète Terre, puis dans les journaux ou même uniquement dans les assemblées. Il faut aller dire les choses en face aux gens qui sont concernés. J'ai déjà commencé à le faire. Ainsi, je suis allé, avec le ministre de l'agriculture, dire les choses en face aux viticulteurs de Gironde sur la question des pesticides et du glyphosate, sans les renvoyer à mon interview dans tel journal ou sur tel plateau de télévision. En revanche, je leur ai dit que nous allons discuter ensemble. Quand un viticulteur vous dit que désherber sa vigne de façon mécanique prend cinq fois plus de temps qu'avec un produit chimique, que cela a un coût, quand ce sont des métiers qui changent, nous devons l'entendre et œuvrer pour que cela se fasse progressivement et de façon soutenable.

Un mot sur la fiscalité écologique. Nous aurons, j'en suis convaincu, ce débat dans l'hémicycle. J'entends deux choses, auxquelles je voudrais que nous nous arrêtions un instant. Je ne veux dénoncer personne, mais j'ai pris des notes. Il y a ceux qui disent que cela ne va pas assez vite ni assez fort : il faut une fiscalité verte plus efficace, plus forte, plus rapidement, il faut s'attaquer aux niches fiscales antiécologiques. Nous le faisons. La courbe est claire, nette et précise : 1,56 milliard d'euros de contribution climat-énergie en 2016, 3,32 milliards d'euros en 2017, 6 milliards d'euros en 2018. Et nous avons dit les choses, sans prendre personne en traître. C'est le Parlement qui a voté cette trajectoire qui va jusqu'en 2022, c'est donc prévisible – cela vaut mieux pour les acteurs, particuliers ou entreprises.

Cette politique ne consiste donc pas uniquement à « boucher les trous », sans rapport avec la transition écologique, comme je crois l'avoir entendu. C'est une politique claire.

Quand il s'agit de dire qu'il faut donner un prix au carbone – j'aime beaucoup cette expression –, dans des colloques nationaux et internationaux, dans des débats, tout le monde est d'accord : il faut donner un prix au carbone, on ne fera rien pour le climat si on ne donne pas un prix au carbone. Cela a l'air très bien comme cela, mais, concrètement, il y a deux façons de faire : soit ce sont des quotas carbone, très stricts, réduits chaque année, soit c'est la taxe carbone – nous disons « contribution climat-énergie », mais, pour M. et Mme Tout-le-monde, c'est la taxe carbone. Eh bien, alors, où sont ceux qui disaient qu'il faut aller plus fort et plus loin ? Et, au moment de la mise en œuvre, nombreux sont ceux qui protestent.

Vous le savez comme moi : quand nous baissons des impôts, pas grand monde ne défile pour remercier le Gouvernement ; quand nous les augmentons, un certain nombre proteste. Ce n'est même pas de la politique, c'est un comportement humain.

Il faut simplement être cohérent. Réduire les prélèvements sur le travail ou la taxe d'habitation, c'est un choix politique, et nous les augmentons dans un certain nombre d'autres domaines parce que nous ne voulons pas réduire toutes les dépenses « à la tronçonneuse », supprimer la protection sociale ou les investissements.

Quelqu'un a d'ailleurs dit que nous n'en faisons pas encore assez pour les investissements dans les transports. Ils s'élèvent quand même à 13 milliards d'euros par an, et leur montant augmentera encore. Je parle là des investissements de l'État en faveur des transports en commun, sans parler de ceux des collectivités locales, eux-mêmes partiellement financés par la fiscalité nationale, nonobstant la stabilisation ou la réduction des dotations. La taxation du carbone permettra donc de financer un certain nombre de dépenses d'investissement de l'État ou des collectivités locales.

Les énergies renouvelables, c'est très concret. Ce sont 5,5 milliards d'euros qui sont consacrés l'an prochain à les soutenir. Quant au crédit d'impôt pour la transition écologique (CITE), nous avons budgété 1 milliard d'euros l'an dernier. Comme c'est un crédit d'impôt, on ne peut y mettre un terme en cours d'année si le montant est dépassé, et, finalement, c'est 1,8 milliard d'euros qui aura été consacré au CITE. Si nous pouvons l'augmenter, nous l'augmenterons, mais il faut les recettes qui le financeront.

Nous pourrions débattre des dépenses sur lesquelles l'effort doit éventuellement porter, ou de l'impôt qui devra augmenter. Il faut être concret et précis. C'est ainsi que nous pourrions travailler ensemble.

M. Guillaume Garot a évoqué les passoires thermiques, sujet majeur. Sur ce point aussi, faisons des propositions concrètes. S'il s'agit d'y consacrer des moyens supplémentaires, où les prendre ? Ou s'agit-il d'édicter des règles ? La question du retrait des passoires énergétique du marché de la location est l'objet d'un débat ancien. Un engagement a même été pris pendant la campagne électorale de 2017. Certains avaient même évoqué l'échéance de 2025, mais d'autres préviennent du risque d'un retrait trop brutal du marché ou de celui d'imposer des travaux à des propriétaires qui n'en ont pas les moyens. Il faut trouver une solution. L'investissement public ne peut suffire. Depuis toujours, le logement mobilise de l'investissement privé. Il y a l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) pour les plus modestes, mais, pour le reste de la population, c'est de l'investissement privé qu'il faut mobiliser et orienter, et nous rechercherons des modes de financement innovants. Cela ne pourra pas être : toujours plus d'argent public.

Je pense que tout le monde est touché par le drame des inondations. Dans l'Aude, les dernières très graves inondations, meurtrières, remontent à 1999 : trente-cinq morts – et d'autres dans l'Hérault voisin. Aujourd'hui, il y a onze, douze ou treize victimes – malheureusement, le décompte n'est pas terminé. Je ne prétendrai pas que c'est mieux, parce qu'il y a deux ou trois fois moins de victimes qu'il y a dix-neuf ans, mais, franchement, prétendre que rien n'a été fait...

Hier, je m'y suis rendu, avec le Premier ministre, et j'ai discuté avec des élus locaux, qui ne sont pas de La République en Marche – le maire de Villegailhenc, le maire de Trèbes, le président du conseil départemental ou la présidente du conseil régional. Pour être précis, je crois qu'ils sont tous membres du Parti socialiste. Ils ne sont donc pas là pour « servir la soupe » au Gouvernement, mais ils nous ont tous dit : « Heureusement que nous avons tiré les leçons des inondations de 1999, que nous avons pris des mesures, des mesures contraignantes en matière d'urbanisation ! » Le maire de Villegailhenc, élu depuis 1983, d'abord conseiller

municipal, puis adjoint, puis maire, m'a dit qu'il passe beaucoup de temps à refuser des demandes de permis de construire. Il est en train de réviser le plan local d'urbanisme. Il pense que la question sera plus présente dans le débat qu'auparavant, mais aussi que si nous n'avions pas fait ce que nous avons fait depuis 1999, il y aurait eu beaucoup plus de dégâts et de victimes – sa commune en compte.

Ce sont des investissements, pas simplement des règles d'urbanismes : plus de 70 millions d'euros financés à parité par l'État et les collectivités locales. Ce sont des digues de protection pour des communes dont certaines sont en zone inondable depuis qu'elles existent, depuis des siècles, parce qu'on a toujours construit plutôt au bord des rivières qu'en hauteur. Des mesures ont donc été prises. Vous pouvez regarder la carte, mais je suis tout prêt à un travail d'évaluation de la politique publique en la matière. Il faut évidemment encore s'améliorer, le travail n'est pas fini. Vous savez que l'Aude a connu une très grave crue en 1891, alors qu'il n'y avait ni dérèglement climatique, ni urbanisation, ni artificialisation des sols : n'oublions donc pas les facteurs géographiques, telles les pluies cévenoles ou les pluies méditerranéennes. Notre conviction, malheureusement, est qu'avec le dérèglement climatique ces phénomènes qui ont toujours existé se multiplieront et seront plus violents.

Ce qu'il faut, c'est une culture du risque, partagée par la population : être conscient du risque, le regarder en face, tout faire pour le réduire et prendre des mesures. C'est ce que nous voulons faire.

Quelques jours auparavant, dans le Var, j'ai rencontré un élu, ancien député, qui préside un syndicat intercommunal pour la prévention des inondations. Dans son département, ce sont 90 millions d'euros d'investissement pour faire face aux risques et protéger les populations. Il est donc évident que le travail n'est pas fini, mais dire qu'on ne fait rien, c'est une autre façon de dire qu'il ne faut rien faire : si on prétend qu'on ne fait rien même quand on fait des choses, on fait le lit de ceux qui disent qu'il ne faut rien faire.

Quant à Météo France, je ne veux pas donner l'impression que je n'ai pas entendu ce que vous dites, monsieur Prud'homme, et je ne suis d'ailleurs pas étonné. Comme vous le savez, des restructurations successives sont intervenues, en raison de la bien plus grande utilisation, de nos jours, de l'informatique, d'ordinateurs et de calculateurs. La mise en service d'ici à 2020 d'un supercalculateur coûtant plusieurs millions d'euros était d'ailleurs déjà prévue avant ces inondations, pour affiner encore les prévisions en la matière.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci monsieur le ministre d'État. Je vais maintenant donner la parole aux rapporteurs budgétaires.

M. Damien Pichereau, rapporteur pour avis sur les transports terrestres et fluviaux. Monsieur le ministre d'État, je souhaite vous interroger sur le compte d'affectation spéciale (CAS) « Aides à l'acquisition de véhicules propres ». Ce compte est abondé par l'article 1011 *bis* du code général des impôts relatif au malus écologique à l'acquisition d'un nouveau véhicule émetteur de CO₂, en fonction d'un barème tarifaire dont nous avons fixé la courbe en début de mandat.

Les recettes du malus permettent de financer le bonus écologique à l'achat d'un véhicule électrique et la prime à la conversion. En 2018, les dépenses de ce CAS s'élevaient à 388 millions d'euros. En 2019, le PLF prévoit une augmentation de près de 47 %, avec 570 millions d'euros répartis entre le bonus écologique et la prime à la conversion. C'est par décret que le Gouvernement établit quels véhicules sont bénéficiaires de ces primes et bonus.

Je souhaite vous faire part de deux remarques, l'une sur le bonus écologique, l'autre sur la prime à la conversion.

Vous avez évoqué il y a quelques jours l'idée d'élargir le bonus écologique aux véhicules hybrides, je pense que cela irait dans le bon sens. Est-ce votre intention dès 2019 ?

D'autre part, la prime à la conversion est une véritable réussite, c'est un dispositif louable, vertueux, qui bénéficie pour plus de 70 % à des ménages non imposables, mais nous pourrions le faire évoluer. Nous finançons des opérations par lesquelles des personnes remplacent un véhicule polluant par un véhicule moins polluant. Nous pourrions imaginer que dans les espaces urbains et périurbains, des personnes laissent leur véhicule thermique pour adopter des mobilités actives telles que le vélo ou le vélo à assistance électrique.

Pourrions-nous imaginer un dispositif qui permette à ces personnes d'acquérir un vélo électrique en échange d'une mise à la casse de leur véhicule ?

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis sur la protection de l'environnement et la prévention des risques. À l'occasion des auditions et visites que j'ai réalisées pour l'avis budgétaire sur le programme 181 consacré à la prévention des risques, j'ai pu mesurer combien la problématique des risques émergents était au cœur des préoccupations des agences et instituts publics en charge de cette question.

Les progrès scientifiques et technologiques génèrent des risques de plus en plus complexes. Qu'il s'agisse de la mesure des effets cocktails, du déploiement de la 5G, des espèces invasives comme la pyrale ou des effets sur la santé de l'économie circulaire ou du traitement des déchets dangereux, la recherche est indispensable pour avoir une longueur d'avance et anticiper les risques pour mieux y répondre. Dans quelle mesure cet enjeu précis a-t-il été pris en compte dans votre construction budgétaire, monsieur le ministre ?

Par ailleurs, j'ai pu constater sur le site de Total de La Mède, comme chez Alteo à Gardanne, connu pour ses célèbres boues rouges, l'importance de la présence de l'État sur le terrain pour prévenir les risques, dans une relation régulière avec les industriels, afin de les aider à trouver des solutions.

À ce titre, le budget du programme 181 semble relativement sanctuarisé. Néanmoins, et eu égard à l'importance des inspections sur les sites classés, pouvez-vous nous assurer que le nombre d'ETP est suffisant pour assurer une présence des services déconcentrés de l'État qui soit effective, efficace et surtout proportionnée à tous ces enjeux ?

M. Yannick Haury, rapporteur pour avis sur les paysages, l'eau et la biodiversité. Monsieur le ministre d'État, en tant que rapporteur pour avis des programmes 113 et 159, j'ai plusieurs questions.

Pouvez-vous, tout d'abord, rappeler les modalités de mise en œuvre des actions prévues par le plan Biodiversité ?

Pouvez-vous également indiquer quelles sont vos actions prioritaires pour permettre une meilleure application du principe « Éviter, réduire, compenser », ce triptyque constituant un levier central dans la lutte contre l'artificialisation des sols ?

Le financement des actions en faveur de la biodiversité passe notamment par les agences de l'eau, qui sont un levier important sur lequel la loi pour la reconquête de la biodiversité a, très légitimement, prévu que l'action de l'État s'appuie. Le plafond des recettes ne devrait-il pas être relevé afin de maintenir le déploiement des actions des agences ?

Comment sera compensée la baisse de recettes au profit de l'ONCFS, liée à la baisse des redevances cynégétiques ? Quelles sont les perspectives dans le cadre de la fusion de l'AFB et de l'ONCFS ?

En ce qui concerne le programme 159, les événements récents démontrent malheureusement toute l'importance de la veille et de la vigilance météorologique. Nous savons que les événements météorologiques majeurs sont appelés à s'intensifier. Pourtant, le renouvellement du supercalculateur de Météo France semble poser problème, malgré la mesure nouvelle de 5 millions d'euros dédiée à cet investissement. Comment est-il prévu que celui-ci puisse être financé pour 2019 et les années à venir ?

Mme Mathilde Panot, rapporteure pour avis sur les politiques de développement durable. Monsieur le ministre d'État, le Président de la République a récemment déclaré que ceux qui souhaitaient une assemblée constituante et un changement de République n'aimaient pas l'État. Il visait explicitement, bien sûr, La France insoumise, mais cette petite pique est particulièrement déplacée de la part du chef de ceux qui ont entrepris de détruire l'État et d'enterrer la République sociale.

Ceux qui détruisent l'État, monsieur le ministre, n'aiment pas l'humanité. À l'heure du dépassement de la plupart des limites écologiques, nous avons plus que jamais besoin de puissance publique. Entre le ministère et les opérateurs, 13 250 emplois ont été supprimés depuis 2013, c'est énorme.

La prévention des risques ou la capacité à expertiser de façon indépendante des projets qui affectent l'environnement en souffrent considérablement. Là où il faudrait investir pour mener à bien la planification écologique qui s'impose, vous sabrez sans aucun état d'âme. Vous pensez sans doute que l'action publique peut s'exercer magiquement, mais l'État est composé de personnes au service de l'intérêt général, de fonctionnaires bien souvent dévoués. Êtes-vous étonné que le dévouement trouve ses limites après des années de gel de l'indice de rémunération ? Je ne jette pas la pierre aux ingénieurs de très haut niveau qui finissent par jeter l'éponge, témoins de la dégradation des services de l'État, et de celle de leur pouvoir d'achat. Rien que l'an passé, cent quarante-six ingénieurs du niveau de l'École polytechnique ont quitté le ministère, dont vingt-trois pour le privé.

Avec vos méthodes brillantes de gestion, que vous et vos prédécesseurs avez appliquées aux services de l'État, vous le privez de sa capacité d'expertise indépendante et enjoignez ensuite les établissements publics et les collectivités territoriales à faire appel à des cabinets privés ruineux. Toujours et encore la même ligne de conduite de votre part : dépouiller l'État et enchaîner la République à des intérêts privés.

Monsieur le ministre, votre planète de nouveau grande, vous ne l'aurez pas à coup de pioche dans les structures de l'État. En 2019, vous allez encore supprimer 1 070 postes. Quand donc allez-vous cesser de saper les instruments essentiels de la politique de l'État ? Quand allez-vous arrêter de nous faire croire que nous ferons plus d'écologie avec moins de moyens humains ?

Mme Jennifer De Temmerman, rapporteure pour avis sur la transition écologique. Monsieur le ministre d'État, les parlementaires ont tendance à être monomaniaques, et je ne fais pas exception à la règle. Dans le cadre de mon programme budgétaire 174, je vais évoquer un sujet qui m'est cher : les objectifs de développement durable. Le 25 septembre 2015, l'ONU a adopté l'Agenda 2030 qui constitue, avec ses dix-sept objectifs, un plan d'action pour la paix, l'humanité, la planète et la prospérité. J'invite d'ailleurs mes collègues qui voudraient en savoir plus le 29 octobre en salle Victor Hugo.

L'actualité des objectifs de développement durable est aussi brûlante que notre climat, puisque le deuxième atelier organisé par le Commissariat au développement durable pour élaborer la feuille de route de la France aura lieu demain. En effet, l'année prochaine, en 2019, les chefs d'État sont attendus à New York, et la France devra présenter sa revue nationale volontaire, occasion de faire le point sur nos avancées en la matière.

En 2015, la loi du 13 avril 2015 visant à la prise en compte des nouveaux indicateurs de richesse dans la définition des politiques publiques, adoptée à l'initiative de notre ancienne collègue Mme Eva Sas, a rendu obligatoire un rapport annuel sur l'évaluation des nouveaux indicateurs de richesse, tels que des indicateurs d'inégalités, de qualité de vie ou de développement durable. Les indicateurs définis alors ne pourraient-ils être retravaillés pour les aligner sur les objectifs de développement durable ?

Par ailleurs, la pauvreté des indicateurs de performance du programme 174, dont je suis rapporteure pour avis, me pousse à m'interroger sur une refonte possible, plus globale, de tous les indicateurs budgétaires. La loi organique relative aux lois de finances de 2001 avait entre autre but de rendre l'exercice budgétaire plus transparent et plus lisible. Il me semble que les objectifs de développement durable sont de nature universelle, et peuvent emporter un consensus en la matière.

Monsieur le ministre d'État, que pensez-vous de l'opportunité d'inscrire les objectifs de développement durable dans le budget, à l'instar de nos homologues finlandais ?

Mme Zivka Park, rapporteure pour avis sur les transports aériens. Monsieur le ministre d'État, vous êtes ministre de la transition écologique et votre champ de compétence inclut les transports, notamment aériens.

Le transport aérien est un secteur économique qui ne connaît pas la crise. Depuis des années, la croissance mondiale s'élève aux alentours de 7 % – un peu moins en France – mais il s'agit d'un des secteurs d'activité qui connaît la plus forte expansion. Le trafic aérien mondial double tous les douze ans.

Au cours de l'année 2003, un milliard et demi de personnes ont pris l'avion. En 2017, 4 milliards de passagers ont volé, et si rien ne change, 8 à 9 milliards de personnes, soit l'équivalent de la population mondiale, emprunteront chaque année l'avion d'ici une quinzaine d'années.

C'est incontestablement, sur le plan économique, une très bonne nouvelle. Les aéroports d'Orly et de Roissy investissent, ainsi que les aéroports de province. De nouveaux terminaux sortent de terre. Des milliers d'emplois sont créés, les écoles de pilotage recrutent à tour de bras. Les constructeurs aéronautiques comme Airbus, Safran et leurs milliers de sous-traitants croulent sous les commandes, embauchent et produisent de la richesse. Grâce à

l'avion, toujours plus de touristes viennent visiter notre pays et de plus en plus de Français peuvent découvrir de nouveaux horizons. C'est formidable, tout va très bien – ou presque.

Car dans le même temps, malgré les progrès technologiques réalisés, le secteur aérien reste très gourmand en énergie fossile. Selon les études les plus récentes, le trafic aérien serait responsable de 2 % des émissions de CO₂ dans le monde et de 5 % du réchauffement climatique.

Et la baisse du bruit enregistrée sur les appareils les plus modernes ne compense malheureusement pas la masse des nuisances sonores générées par l'envolée du trafic.

Monsieur le ministre d'État, c'est presque une question philosophique que je souhaite vous poser : comment concilier cette activité génératrice d'emplois et de richesses avec la lutte contre le réchauffement climatique ? Quelles actions concrètes pouvez-vous mener pour concilier transport aérien et développement durable ?

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances pour les affaires maritimes. Vous le savez, je suis élu du Sud, où il fait beau et nous jouissons d'une façade maritime qui offre le plaisir de se baigner. Ce qui me gêne dans le sud de la France, c'est le niveau de pollution atmosphérique, notamment à cause des navires. La situation est un peu différente dans la Manche.

Des choses sont faites en matière de pollution par les véhicules, et je salue d'ailleurs les efforts du Gouvernement en ce sens, qu'il faut évidemment maintenir. Mais en matière de pollution générée par les navires, nous sommes très loin du compte. Je ne doute pas de la mobilisation du Gouvernement, notamment si je relis tout ce qui a été annoncé depuis le comité interministériel de la mer qui s'est tenu l'année dernière, puisque la mesure 18 prévoyait que « l'État soutiendra la transition vers le GNL et accompagnera les acteurs. » Lors des assises de l'économie de la mer, le Premier ministre a demandé à M. Bruno Le Maire d'étudier la révision des modalités d'amortissement des investissements des armateurs. Et Mme Brune Poirson disait aussi à l'Assemblée que les modalités d'amortissement devaient trouver leur place dans le PLF 2019.

N'ayant rien vu dans le PLF 2019 – je pense que c'est un oubli –, j'ai déposé un amendement afin de favoriser la transition énergétique et pousser les armateurs à acquérir des navires moins polluants, grâce à un dispositif de suramortissement.

Monsieur le ministre d'État, nous soutiendrez-vous pour que dès ce PLF, une mesure destinée à favoriser l'achat de navires moins polluants soit mise en place ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Concernant le bonus-malus et la prime à la conversion des véhicules automobiles, la question se pose d'accorder un bonus aux véhicules hybrides rechargeables, ainsi que de les faire bénéficier de la prime à la conversion. Ce sont deux objectifs différents et nous pourrions le faire car la question des bénéficiaires du bonus et du montant de celui-ci relève du domaine réglementaire.

Concernant le malus, nous sommes ouverts à la possibilité d'ajuster les critères. Aujourd'hui, les recettes du malus sont plus élevées que prévu, ce qui signifie qu'un plus grand nombre de voitures émettant des niveaux de CO₂ entraînant un malus est acheté. Si

certains pourraient s'en féliciter d'un strict point de vue financier et budgétaire, ce n'est pas satisfaisant sur le fond.

Madame Brulebois, je suis heureux que la prévention des risques soit évoquée, car c'est un point important de l'action du ministère de la transition écologique et solidaire, et il n'est pas toujours très connu. Comme il a été dit à propos des inondations, qui constituent un des risques majeurs auxquels la population française est exposée, il est toujours difficile d'accepter les contraintes et les mesures, et elles sont même souvent contestées. Évidemment, lorsque le risque se réalise, les propos inverses sont tenus : « Comment n'a-t-on pas fait plus, plus tôt, plus strictement ? ».

Par ailleurs, si des contrôles sont prévus, il n'est pas toujours facile de les mettre en œuvre, mais c'est une des actions du ministère de la transition écologique et solidaire. Près de 500 000 installations classées au titre de la protection de l'environnement existent en France. Elles recouvrent des réalités très diverses, car même une éolienne est considérée comme une installation classée au titre de la protection de l'environnement. Il peut s'agir d'installations industrielles ou de biens d'autre nature. Il faut les contrôler pour avoir des garanties de sécurité, et il serait intéressant d'échanger sur cette question un jour, car les élus doivent être en première ligne sur ce sujet. Nous devons nous mettre d'accord sur la réalité des risques, mais aussi pour réaliser le travail de pédagogie à l'égard de nos concitoyens. Les maires le font dans certains domaines, alors qu'ils sont soumis à des pressions contradictoires.

Concernant la biodiversité, M. Yannick Haury et M. Hubert Wulfranc m'ont interpellé sur la perte de recettes liée à la baisse du prix du permis de chasse. Cette perte est évaluée à environ 20 millions d'euros, peut-être un peu plus – tout dépendra du fait que le nombre total de permis attribués augmente ou non. Personnellement, je ne pense pas que le prix du permis influe sur le nombre de permis attribués, mais il faut envisager cela.

Plusieurs pistes ont été évoquées. Pour 2019, cette perte de recettes sera compensée en puisant dans les réserves de l'ONCFS, et nous gérons cela au sein du ministère, sachant qu'à terme, cela doit faire l'objet d'une compensation pérenne, à moins qu'une forte hausse du nombre de permis de chasse attribués ne vienne compenser cette perte. Je souhaite qu'à terme, nous puissions financer de manière solide et pérenne l'établissement qui naîtra de la fusion de l'ONCFS et de l'AFB. Ce sera un outil au service de la politique de biodiversité et pour le contrôle sur certains points – police de la chasse, police de la pêche – et cela permettra donc d'avoir plus de moyens sur le terrain. C'est l'objectif de la fusion des deux établissements : par la mutualisation de services de fonctionnement, faire en sorte de déployer davantage de personnes sur le terrain, face à l'augmentation des besoins nés par exemple de l'augmentation du nombre de parcs. Si un nouveau parc national est créé, il faut prévoir du personnel, et c'est cet établissement qui en aura la responsabilité. Mais nous avons bien l'intention de le faire.

Concernant les agences de l'eau, nous discutons avec elles car elles sont bien conscientes de leurs responsabilités dans le domaine de la biodiversité, et de l'intérêt partagé à protéger la ressource en eau et la biodiversité. Souvent, la biodiversité joue un rôle important pour la protection d'une ressource en eau de qualité.

Madame Panot, je ne sais pas si votre intervention portait sur le budget, il s'agissait plutôt d'un réquisitoire sur la question des services de l'État, mais c'est parfaitement votre droit. Parler de « détruire l'État »... Nous pourrions en débattre de manière publique, avec des effets de tribune.

M. Loïc Prud'homme. Répondez sur le fond !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Justement, monsieur Prud'homme, il faut savoir si la question porte sur les services, les effectifs et les missions, ou s'il s'agit d'une affirmation selon laquelle nous serions en train de détruire l'État.

Ce n'est pas neutre, quand on est rapporteur budgétaire, de dire que la politique menée par le Président de la République, chef de l'État, consiste à détruire l'État. Ou alors les mots n'ont plus de sens !

Si vous maintenez votre affirmation selon laquelle notre politique vise à détruire l'État, je vous réponds que ce n'est pas notre objectif. Nous pouvons en débattre indéfiniment, mais je sens que cela ne va pas nous faire avancer beaucoup.

Vous semblez penser que la seule façon de faire de l'écologie est : toujours plus d'État, toujours plus de fonctionnaires, toujours plus de dépenses publiques, plutôt que d'entraîner les citoyens, les élus locaux et les collectivités locales qui font des choses. Nous sommes dans une république décentralisée, ce qui peut-être ne vous plaît pas, parce que je crois que ce n'est pas votre culture politique, mais c'est la mienne. Je suis pour la décentralisation, et je trouve très bien que les collectivités locales s'occupent, par exemple, de l'eau potable ou de l'assainissement. Les agences de l'eau, j'en parlais avec les présidents des comités de bassin, sont des structures de démocratie territoriale car elles font travailler des acteurs ensemble. Nous allons donc continuer dans cette voie.

M. Jean-Yves Bony. Il ne fallait pas baisser leur budget !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je vais vous donner des exemples concrets. Vous avez donné des exemples sur plusieurs années, pour faire plus forte impression, et vous ne voulez pas me rendre responsable, mais j'assume.

Le ministère de la transition écologique et solidaire est l'héritier de celui qu'on appelait ministère de l'équipement, et les bureaux que j'occupe étaient ceux du ministère des travaux publics au XIX^e siècle. Si l'on décide de faire moins pour les routes, il y aura donc moins d'agents, au sein du ministère, consacrés à faire des routes. Mais faites le calcul du nombre de personnes qui travaillent dans les réseaux de transport urbain sur l'ensemble du territoire français... Je peux vous donner les chiffres pour la ville de Nantes, que je connais bien. Plusieurs centaines de postes ont été créés. Ce ne sont pas des fonctionnaires, mais des centaines de postes ont été créés pour faire fonctionner des transports urbains au service de nos concitoyens. Dans le domaine de la transition écologique et solidaire, c'est-à-dire les transports, l'énergie, les bâtiments, le nombre d'emplois pour tous ces acteurs est en hausse, mais ce ne sont pas toujours des emplois de fonctionnaires.

Madame De Temmerman, vous avez parlé des objectifs de développement durable. À l'époque, nous semions de petites graines, car l'idée était de ne pas se contenter des indicateurs classiques tels que le produit intérieur brut. Je souhaite que nous disposions d'une espèce de tableau de bord de suivi, d'évaluation, que l'on puisse enrichir et affiner pour avoir des indicateurs de développement durable et de développement humain, et mesurer dans le temps l'efficacité de notre politique.

Par exemple, dans le domaine de la pollution de l'air, à Paris, la pollution a été réduite, mais on ne s'arrête pas pour autant, il y en a encore trop. Mais nous sommes capables de dire que la pollution diminue car nous avons un suivi, et des indicateurs de plus en plus précis sur les différents polluants, le nombre de jours de pollution, et ainsi de suite. Il est plus motivant de se dire que du chemin a déjà été parcouru et qu'il faut continuer à en parcourir ensemble, plutôt que de penser que rien ne marche, et de ne pas essayer d'objectiver les choses et préférer choisir l'indicateur négatif. Évidemment, il faut regarder la réalité en face, mais dans beaucoup de domaines, les choses progressent, et si nous pouvons mettre ensemble en place des indicateurs, ce sera une très bonne chose.

Madame Park, je vous ai écoutée avec attention et je me demandais quelle serait votre chute. Vous avez raison, le domaine des transports comporte des contradictions. On oppose souvent la route – voitures particulières et camions – au rail – transports en commun et ferroutage. Bien sûr, il faut aborder ces sujets et progresser ; il reste beaucoup à faire, par rapport à d'autres pays européens, nos émissions de CO₂ liées au transport routier sont plus élevées. Aussi, nous n'avons pas la même géographie : la densité de population est plus faible, l'habitat est plus dispersé sur le territoire, et les villes sont moins grandes qu'en Allemagne. Cela induit forcément des transports routiers plus fréquents, avec une moindre efficacité énergétique. Nous y travaillons, nous essayons d'améliorer les choses, en évitant les oppositions frontales. Si nous continuons à opposer frontalement le rail et la route, nous n'avancerons pas. Aujourd'hui, c'est plutôt une approche multimodale qui doit être privilégiée pour répondre aux besoins : réduire les déplacements quand on peut, organiser le covoiturage et des systèmes combinés avec les transports en commun.

Je suis un grand promoteur des transports en commun, depuis très longtemps, je l'ai démontré à l'échelle locale, mais il ne faut pas croire que faire circuler un bus ou un train est neutre du point de vue écologique. Un bus vide, ce sont des émissions de CO₂ en trop. Un train vide, ce sont des émissions de CO₂ en trop, il faut aussi en être conscient. Un avion, c'est pareil. C'est un transport en commun, mais c'est une source très forte d'émissions de CO₂. Il faut que nous y réfléchissions. La taxation du carburant est un vieux sujet international, mais ne devons-nous pas inventer de nouveaux modes de compensation, internationaux ? Car nous n'y arriverons pas dans une logique purement nationale, ce ne sera pas pertinent, parce que les transports aériens doivent surtout être internationaux.

Monsieur Ahamada, vous avez raison en ce qui concerne la pollution des navires, marchands et de croisière. À Marseille, une étude démontre que les fumées des bateaux sont une des sources de pollution de l'air pour les habitants de l'aire urbaine de Marseille et Aix-en-Provence. C'est un sujet sur lequel il faut travailler et nous sommes tout à fait ouverts aux différents dispositifs que vous avez évoqués pour les navires. Mais là encore, une action internationale est nécessaire, d'autant que nous ne sommes pas un grand pays d'armateurs ; il faut au minimum une action européenne sur ce sujet. Et ce sujet fait partie de ceux qui sont moins hauts en termes de priorité que les voitures particulières. Je l'ai dit la semaine dernière, nous avons participé à un conseil des ministres européens de l'environnement au cours duquel il a beaucoup et longtemps été débattu des voitures particulières. La question des camions était également à l'ordre du jour, mais nous en avons débattu beaucoup moins longtemps, car c'est une priorité moindre. Je pense qu'il faut faire remonter les questions du transport par camion, du transport maritime et du transport aérien dans l'ordre des priorités.

Mme la présidente Barbara Pompili. Vingt-huit orateurs souhaitent interroger le ministre, nous allons donc procéder en quatre séries de sept orateurs.

M. Jean-Marc Zulesi. J'associe à cette question Mme Laurence Maillart-Méhaignerie. Monsieur le ministre d'État, la transition écologique de nos mobilités passe notamment par l'accroissement du recours à des énergies et carburants renouvelables et le développement de mobilités douces et innovantes. Aussi, pourriez-vous préciser quels sont les engagements et crédits disponibles pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharge alimentées en énergie renouvelable ?

D'autre part, parmi les mesures annoncées dans le plan vélo, quelles seront celles qui s'inscriront dans la loi d'orientation des mobilités et celles qui relèveront du projet de loi de finances pour 2019 ?

Enfin, quelles sont les mesures qui devront attendre 2020 pour être mises en place ?

M. Emmanuel Maquet. Monsieur le ministre d'État, en novembre 1966, le Général de Gaulle inaugurerait l'usine marémotrice de la Rance. Elle est restée jusqu'en 2011 la plus puissante au monde. Aujourd'hui, le marémoteur se relance avec panache en Grande-Bretagne ou en Corée du Sud, où il attire les investisseurs grâce à trois avantages : la puissance, qui peut être équivalente à celle d'une centrale nucléaire ; la stabilité, qui est la meilleure parmi toutes les énergies renouvelables puisqu'elle s'appuie sur un phénomène régulier et immuable ; et enfin le coût, très compétitif, certes après un investissement de départ relativement important.

Je souhaite connaître les intentions du Gouvernement dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) quant à cette promesse d'une énergie constante, renouvelable et peu onéreuse.

Mme Aude Luquet. En décembre prochain, la Pologne va accueillir la COP24. Dans le même temps, elle autorise la construction d'une nouvelle centrale à charbon d'une capacité de 1 000 mégawatts, allant à rebours des engagements pris lors de la COP21.

Avec de telles initiatives, j'aimerais avoir votre sentiment sur la crédibilité de l'Union européenne dans son combat contre le changement climatique.

Mme Sophie Auconie. Monsieur le ministre d'État, j'appelle votre attention sur une incohérence concernant l'objectif de ne plus vendre de véhicules thermiques à l'horizon 2040-2050, incohérence que j'ai pu constater grâce au rapport de mon collègue Damien Pichereau.

Il faut que nous encourageons le verdissement de la flotte des véhicules d'entreprise, car les entreprises sont consommatrices de véhicules neufs, notamment du fait de la hausse du nombre de livraisons liées au e-commerce. Or l'avantage en nature des véhicules de société est calculé sur le coût du véhicule à l'achat. Nous savons tous que le coût d'un véhicule « propre » est beaucoup plus élevé que celui d'un véhicule thermique.

Ce sont donc les employés qui supportent un surcoût lorsqu'un véhicule « propre » est mis à leur disposition : augmentation du montant de leur avantage en nature, donc des prélèvements et des impôts.

Mme Stéphanie Kerbarh. La feuille de route pour l'économie circulaire a été présentée le 23 avril 2018 par le Gouvernement. Elle s'articule autour de deux objectifs majeurs : réduire de moitié la mise en décharge, et tendre vers le recyclage du plastique d'ici 2025.

Quelques dispositions sont déjà contenues dans le projet de loi de finances pour 2019 : TGAP et TEOM. Quel est le calendrier prévu pour la mise en œuvre des autres mesures ?

Par ailleurs, je veux revenir sur la proposition de mettre en place une éco-modulation contenue dans la feuille de route pour l'économie circulaire. Pouvez-vous expliquer concrètement cette mesure ? S'appuiera-t-elle sur un critère de recyclabilité, ou un autre ? Comment pouvons-nous évaluer la recyclabilité d'un produit dans son ensemble, alors qu'il s'agit parfois de la simple partie d'un produit dont la filière industrielle n'existe pas encore ? Peut-on également envisager que le fonds de rupture pour l'innovation puisse financer de la recherche et du développement industriel, par exemple le recyclage de matières problématiques à ce jour comme les plastiques bromés ?

M. Fabrice Brun. Comment rendre la fiscalité écologique plus incitative et moins punitive ? Incarnerez-vous une écologie positive qui, si l'on prend l'exemple de l'agriculture, trace certes une trajectoire pour l'avenir, mais reconnaît et valorise les avancées concrètes en termes d'évolution des pratiques environnementales ?

Comment affecter une part de la taxe carbone à la forêt, quand on sait que la filière bois est la principale contributrice à la lutte contre le changement climatique ?

M. Adrien Morenas. Le premier volet des Assises de l'eau s'est conclu par des annonces ambitieuses saluées par l'ensemble des protagonistes spécialisés du secteur de l'eau, qu'ils soient élus locaux, nationaux ou professionnels.

Ces annonces rejoignent une partie des conclusions et orientations de mon rapport d'information rendu en juin dernier traitant de la préservation de la ressource en eau.

Le deuxième volet de ces Assises est axé sur des problématiques très importantes, telles que la réutilisation des eaux usées, l'assouplissement du recours aux retenues collinaires, un meilleur fléchage des aides de la politique agricole commune et des fonds Feder, notamment sur le volet hydrique.

Parmi tous ces axes de réflexion, et les potentielles actions qui recueillent une large adhésion, quelles sont celles qui retiennent le plus votre intérêt, monsieur le ministre d'État ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Zulesi, le développement des carburants renouvelables est l'un des objectifs inscrits dans la programmation pluriannuelle de l'énergie, toute la question étant de savoir quelle sera l'origine de ces carburants et comment ils sont produits, ce qui, ne nous le cachons pas, va faire débat.

Vous n'êtes pas trop mal placé pour savoir que, dans les Bouches-du-Rhône, il y a quelques années, tout le monde a salué le fait que le groupe Total ne ferme pas la raffinerie de La Mède mais qu'il la reconvertisse dans la fabrication de biodiesel. Mais lorsqu'il a été question d'importer de l'huile de palme, cela a provoqué une levée de boucliers, pas seulement de la part de Greenpeace ou des associations environnementales, mais également des syndicats agricoles, qui sont allés jusqu'à bloquer le site de La Mède.

Je suis le premier à dire que l'usage de l'huile de palme mérite toute notre attention, même si les Indonésiens et les autres pays producteurs ont tendance à nous certifier qu'il s'agit d'une production durable, contrairement à ceux qui considèrent, au contraire, que c'est un facteur de déforestation et une menace pour la biodiversité.

Mais nous devons avant tout aborder les problèmes de façon concrète. Il est évidemment préférable de travailler avec des filières françaises – elles existent et c'est donc possible –, tout en s'assurant de la soutenabilité financière, hors subventions, de ces projets, à grande échelle. Car, en matière d'écologie, notre objectif, c'est bien de changer d'échelle.

D'autres carburants existent par ailleurs, comme le gaz naturel, qu'il faut développer pour les camions si l'on veut réduire les émissions de CO₂ et la pollution : en effet, le camion électrique peut être envisagé pour des livraisons urbaines mais pas pour des transports longues distances, pas dans les dix ans à venir en tout cas.

Il y a également l'hydrogène, mais qui reste aujourd'hui très coûteux à produire, lorsqu'il est produit de manière écologique, c'est-à-dire par l'électrolyse de l'eau et non par craquage du méthane, qui est, lui, un facteur d'émission de CO₂ massif. Or, aujourd'hui, 95 % de l'hydrogène consommé en France est produit par le craquage du méthane. Nous entendons donc poursuivre notre soutien à la filière hydrogène, mais dans des termes soutenables.

Monsieur Maquet, votre question sur l'énergie marémotrice m'a déjà été posée par votre homologue au Sénat, M. Jérôme Bignon. Nous allons examiner le projet concernant la baie de Somme, là encore dans un esprit ouvert, mais en défendant des solutions soutenables au plan écologique. Il ne faut pas, pour régler un problème, en créer d'autres. Or, en l'espèce, se posent des problèmes d'envasement et de durabilité, mais aussi des questions d'acceptabilité sociale : le domaine maritime est un domaine partagé, voué à de multiples usages, notamment la pêche. Il y a enfin une question de coût.

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) n'est pas un inventaire à la Prévert de toutes les solutions possibles et imaginables en matière d'énergie ; ce sont des choix de développement de filières à plus ou moins grande échelle, opérés chaque fois après avoir opposé ce qu'ils rapportaient – par exemple, en baisse d'émissions de CO₂ – à ce qu'ils coûtaient... ou ne coûtaient pas, puisqu'aujourd'hui les coûts de production du solaire photovoltaïque au sol ou de l'éolien ont suffisamment baissé pour être compétitifs avec les prix de marché : avec un prix de marché de l'électricité qui avoisine les 60 euros du mégawatt, il est possible de monter des projets d'énergie éolienne ou solaire qui ne soient pas subventionnés.

En ce qui concerne la Pologne et les centrales à charbon, je ne veux pas montrer du doigt tel ou tel pays, mais il est évident que tous les pays de l'Union européenne n'entendent pas avancer du même pas ni dans la même direction en matière d'énergie ; j'en veux pour preuve la bataille qu'il a fallu mener pour que les vingt-huit ministres de l'environnement adoptent, dans la perspective de la COP24, qui se tiendra en Pologne, à Katowice, le principe d'une déclaration commune qui rehausse nos ambitions. Chaque mot a été pesé et négocié, car de nombreux pays ne souhaitaient ni position commune, ni révision de nos ambitions à la hausse.

Ensuite, plus les sujets abordés sont concrets, plus les négociations sont délicates. Faut-il pour autant laisser tomber ? Nous ne le croyons pas, et nous avons d'ailleurs réussi, lors du dernier conseil des ministres européens, à ramener la Pologne ou la Roumanie vers des positions beaucoup moins fermées que celles d'autres pays de l'Est, qui demeurent hostiles à toute position commune ou à toute baisse des émissions de CO₂.

Si la France veut conserver la forme de leadership qu'elle a acquise au niveau mondial sur les questions environnementales – quand bien même il ne nous appartient pas de nous jeter des fleurs –, nous devons faire en sorte d'avoir au sein de l'Union un rôle moteur pour entraîner les autres. Je crois fondamentalement que l'Union européenne est un échelon extrêmement pertinent pour mener la bataille écologique, même si ce n'est pas gagné d'avance, pas plus que sur la question des migrants.

Madame Auconie, nous devons en effet résoudre la question des flottes de véhicules propres, mais c'est un fait que l'administration fiscale calcule l'avantage en nature sur le coût du véhicule à l'achat, sachant qu'une Tesla électrique vaut autour de 60 000 euros et qu'une Zoé est plus chère qu'une Clio. Ce sont des règles que nous devons revoir, si nous voulons être cohérents, de la même façon que plusieurs d'entre vous ont prévu de revoir la fiscalité des *pick-up*, taxés comme des véhicules utilitaires alors qu'il est clair que nombre d'entre eux ne servent pas vraiment à transporter du matériel de chantier.

Le recyclage, madame Kerbarh, est une de nos priorités. Cela fait partie des différents éléments que nous allons décliner dans la feuille de route pour l'économie circulaire. Le budget pour 2019 comporte quelques mesures en ce sens, comme la hausse de la TGAP. Reste que ce type de mesure est en général immédiatement critiqué et qualifié de mesure « punitive ».

Plus globalement, c'est toute notre politique des déchets que nous devons revoir en profondeur, pour vraiment les réduire à la source, arriver à terme à la suppression des décharges et à la diminution de l'incinération, en augmentant parallèlement le recyclage et la valorisation matière des déchets. S'il faut une loi pour y parvenir, nous ferons une loi : la dernière grande loi sur les déchets remonte à 1992, et il n'est donc pas totalement illégitime d'y réfléchir, avec des chances d'aboutir éventuellement en 2020.

J'en reviens, monsieur Brun, à la fiscalité écologique. On peut s'envoyer des mots à la figure, mais prenons l'exemple des contributions – impôts ou cotisations – à la protection sociale : parle-t-on à leur propos de solidarité punitive ?

M. Fabrice Brun. Non, parce qu'elles garantissent quelque chose en retour.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Mais ce n'est pas forcément celui qui paye qui reçoit, car ce sont des ressources mutualisées. Dans le domaine de l'écologie, c'est pareil : le dérèglement climatique ne fera pas de détail et frappera tout le monde ; il frappe déjà tout le monde, voire plutôt les plus faibles. On parle souvent de la pollution de l'air à Paris, mais le phénomène est plus grave à Marseille ou dans des communes rurales – et pas seulement dans la vallée de l'Arve – car l'air se déplace.

La fiscalité est un outil parmi d'autres, qui permet de changer les comportements, à charge pour nous de décider ensuite ce qu'on fait des recettes. Vous jugez cela punitif ? Soit. Optons pour des outils incitatifs, mais ne nous payons pas de mots : on ne bâtit pas une politique fiscale sur des crédits d'impôt et, pour construire un budget, il faut des recettes. J'attends de voir comment vont se dérouler les débats autour du projet de loi d'orientation des mobilités, car tous les élus, toutes régions et toutes tendances politiques confondues, ont réclamé à Mme Élisabeth Borne davantage d'infrastructures. Ils veulent plus de routes, parce qu'ils n'ont pas abandonné les projets routiers : Lyon-Saint-Étienne, Castres-Toulouse, route Centre-Europe-Atlantique, on nous réclame des autoroutes partout, sans parler des infrastructures de contournement. Mais tout ceci doit être gratuit car il ne faut pas punir l'automobiliste, c'est donc l'État qui doit payer !

On veut aussi des trains, des TGV, de nouvelles gares, la résorption des points noirs... Chaque projet pris individuellement est sans doute légitime, mais ceux qui les réclament sont les mêmes qui s'opposent à la vignette poids lourds. La vignette poids lourds doit générer 500 millions d'euros de recettes. Si les professionnels la refusent et préfèrent la TICPE, qui frappe pourtant plus les entreprises françaises que les camions étrangers qui traversent la France, je ne me compliquerai pas la vie, et on optera pour cette solution.

Quoi qu'il en soit, pour financer les infrastructures, il faut des recettes, fussent-elles qualifiées de punitives. Chaque dépense doit être financée si l'on ne veut pas continuer à accumuler les dettes, comme à la SNCF, dont la ligne Tours-Bordeaux représente 300 millions d'euros de déficit par an. En matière d'énergie, c'est la même chose : si la dette d'EDF est aussi importante, c'est qu'on a décalé les financements dans le temps. Or il me semble que votre groupe est plutôt favorable à la réduction de la dette, qui à son goût n'avance d'ailleurs pas assez vite. Il faut donc rembourser la dette, ce qui implique soit de générer des recettes, soit de réduire les dépenses si l'on veut maîtriser la fiscalité.

Quant au rôle de la forêt et de la filière bois dans la lutte contre le changement climatique, je partage votre appréciation, mais c'est une question qui relève du ministre de l'agriculture.

Monsieur Morenas, les Assises de l'eau vont évidemment se poursuivre, malgré le petit retard que nous avons pris. Tous les acteurs, élus locaux, agriculteurs, industriels et consommateurs, ont envie d'avancer, conscients qu'une évolution est nécessaire pour s'adapter aux dérèglements climatiques. Si l'on parlait le langage de l'entreprise, on parlerait de destruction de valeur : la sécheresse et les précipitations intempestives sont de la destruction de valeur pour les agriculteurs. Il faut donc trouver des solutions, et la gestion de l'eau en est une, pour peu que les décisions soient prises de manière concertée entre les différentes parties.

Mme Marjolaine Meynier-Millefert. Monsieur le ministre d'État, vous nous avez déjà dit quelques mots sur le plan de rénovation énergétique des bâtiments, et votre implication sur ce dossier est à la fois reconnue et appréciée. Toutefois, votre prédécesseur a souligné, lors de son départ, le fait qu'on devait doubler les objectifs avec moitié moins de moyens. Je parle évidemment du crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE), qui ne donne pas vraiment satisfaction ni quant à ce qu'il englobe, ni quant à son enveloppe. Pensez-vous que cela puisse encore évoluer ? Êtes-vous prêt à recevoir des propositions sur ce sujet ?

Par ailleurs, le financement du service public de l'efficacité énergétique n'est, à ma connaissance, pas encore définitivement arrêté. Or c'est sur lui que repose la campagne « FAIRE » – Faciliter, Accompagner et Informer pour la Rénovation Énergétique –, et il est donc important que ce financement soit sécurisé.

Enfin, en tant que co-animatrice du plan de rénovation énergétique des bâtiments, je m'associe au Conseil supérieur de la construction pour vous dire que nous nous inquiétons du décalage entre les ambitions, très importantes, et les moyens, qui ne suivent pas.

M. Gérard Manuel. Depuis 2014, les huiles végétales hydrotraitées – *hydrotreated vegetable oils* (HVO) –, issues d'huile de palme importée, sont incorporées dans les essences dans des proportions de plus en plus importantes, qui sont comptabilisées dans l'objectif de 7,5 % d'éthanol. En 2017, leur part est montée à 1,2 % du plafond de 7 %, soit 17 % des biocarburants de la première génération, et cela au détriment du bioéthanol. Traitées

aujourd'hui à Venise, demain à La Mède, ces HVO ont en outre un mauvais indice d'octane et dégradent la qualité de l'essence.

Allez-vous soutenir la sortie de ces HVO du calcul du taux d'incorporation ? Je rappelle que leur utilisation est contraire aux engagements de la France en matière de développement durable et qu'elle pénalise la filière française, qui, elle, est vertueuse.

Il faut mettre fin à l'augmentation du volume d'huile de palme dans les biocarburants ou, à défaut, mais ce ne serait pas glorieux, relever l'objectif d'incorporation afin d'intégrer cette évolution.

Mme Florence Lasserre-David. Bien que le sujet soit un peu complexe, je souhaiterais aujourd'hui vous interroger sur la fiscalité à laquelle sont soumis les granulats terrestres et les matériaux et substances de carrière. En 2010, le Parlement avait acté dans la loi de finances pour 2011 l'affectation d'un tiers de la TGAP « granulats » aux communes accueillant un site d'extraction ou situées à proximité d'une carrière. Lorsqu'en 2013, plusieurs parlementaires se sont mobilisés pour connaître les intentions du Gouvernement en matière d'aide aux communes concernées par ce type de nuisances, il leur a été répondu que « si aucune évolution de court terme n'[était] envisagée concernant la TGAP sur les matériaux d'extraction, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie nationale pour la gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux de substances de carrière, une réflexion sur la fiscalité [était] prévue ». Je souhaiterais donc savoir quelles sont les mesures que vous envisagez pour pallier la suppression de la TGAP « granulats ».

M. Guy Bricout. Je regrettais ici même, l'année dernière, que le PLF pour 2018 ait fait l'impasse sur le projet de canal Seine-Nord Europe et ce, malgré son état d'avancement. Aujourd'hui, je ne peux donc que me féliciter que le nouveau PLF dote la Société du canal Seine-Nord de trente-deux équivalents temps plein travaillés supplémentaires. Nous avançons pas à pas, mais dans le bon sens. Nous n'en serons que plus attentifs au projet de loi d'orientation des mobilités, qui devra notamment définir clairement l'organisation du financement du projet. Je tiens à rappeler d'ailleurs qu'actuellement, sur les 13 milliards d'euros rapportés par la TICPE, 2 milliards à peine vont au transport. Plus globalement, l'augmentation de l'effort en faveur des transports s'annonce comme une bouffée d'oxygène pour notre territoire, si toutefois il est orienté vers le renouvellement des infrastructures existantes – je pense en particulier à nos trains d'équilibre du territoire (TET), qui en ont tant besoin.

J'appelle enfin votre attention sur le fait qu'il est indispensable que l'on ne reprenne pas d'une main ce que l'on donne de l'autre.

M. Gabriel Serville. Malgré tous nos efforts de pédagogie, le Président de la République continue à accorder une oreille attentive aux projets portés par les multinationales qui font usage de cyanure pour l'extraction minière, alors que sa dangerosité a pourtant été démontrée, notamment par le GIEC, et qu'il existe d'autres solutions plus durables, plus propres et moins coûteuses. Il est donc de votre responsabilité de décider de la suite à donner au projet de la Montagne d'Or – c'est la crédibilité internationale de la France qui est en jeu.

Je profite de l'occasion pour proposer à notre présidente d'organiser au sein de notre commission une table ronde qui porterait à la fois sur la lutte contre l'orpaillage illégal en Guyane et sur l'utilisation du cyanure.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je retiens l'idée, monsieur Serville, en soulignant que cela impliquerait de réunir toutes les personnes concernées.

M. Jean-Luc Fugit. La semaine dernière se tenaient les Assises nationales de la qualité de l'air, que j'ai eu le plaisir de clôturer en tant que président du Conseil national de l'air. Dans deux semaines se tiendra pour la première fois à Genève une conférence mondiale de l'OMS sur la pollution de l'air et la santé. Quel message entendez-vous porter ?

Pourriez-vous également nous indiquer, au-delà des engagements de l'État pour la qualité de l'air présentés le 20 juillet dernier par votre prédécesseur et la ministre des transports, quelle est votre stratégie pour une meilleure prise en compte de la question de la qualité de l'air, extérieur et intérieur, dans les politiques publiques ?

Par ailleurs, on parle souvent de la transversalité qui lie entre elles les questions de climat, d'air et d'énergie. Ne doit-on pas aller plus loin, en englobant dans cette approche transversale l'urbanisme, la mobilité, l'alimentation et l'agriculture ?

M. Stéphane Buchou. Jeudi dernier au Havre, lors des journées nationales d'études de l'Association nationale des élus du littoral, le Premier ministre a rappelé qu'un quart de notre littoral reculait sous l'effet de l'érosion côtière. Le recul du trait de côte est un des enjeux essentiels des années à venir pour nos territoires littoraux. Le phénomène est connu, il est mesuré, et il nous faut désormais agir, d'autant que le dérèglement climatique accélère ce recul.

L'État n'intervient en cofinancement d'opérations de gestion de l'érosion côtière qu'au travers du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité », car le fonds « Barnier » n'a pas vocation à financer les mesures concernant l'érosion côtière, qu'elles soient prospectives ou préventives, notamment lorsqu'il s'agit de mesures portant sur les milieux dunaires et sableux.

Pour autant, c'est bien grâce à une meilleure connaissance que nous agissons efficacement sur les territoires exposés. Face à l'accroissement du phénomène et au vu des enjeux découlant de cette perspective, il importe d'ancrer dans le budget dès à présent un financement pérenne à la hauteur des besoins, qui permette d'accompagner la gestion intégrée du trait de côte. Nous avons notamment besoin de pouvoir réaliser des études locales, afin de mieux anticiper et de prendre les décisions les plus adaptées, territoire par territoire. Monsieur le ministre d'État, que comptez-vous faire en la matière ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame Meynier-Millefert, il est évident que nos dispositifs actuels ne sont pas à la hauteur des objectifs que nous nous sommes fixés en matière de rénovation énergétique des logements ou des bureaux.

Il ne faut toutefois pas minorer l'action de l'État, car le crédit d'impôt a un véritable effet de levier. Reste que nous devons revoir un certain nombre d'éléments, comme la définition des critères ou la transformation éventuelle du crédit d'impôt en prime. Nous avons élargi les critères d'éligibilité à l'écoprêt à taux zéro, pour qu'il puisse concerner plus de monde, tandis que, de son côté, l'Agence nationale de l'habitat est fortement mobilisée. Il existe encore d'autres outils de financement, mais je pense surtout qu'il faudrait systématiser les audits énergétiques, distincts des diagnostics de performance énergétique, qui doivent permettre aux propriétaires de savoir quels sont les travaux les plus efficaces et à quel prix. Pour être incitatifs, ces audits pourraient être cofinancés.

Monsieur Menuel, j'ai déjà en partie répondu, mais nous y reviendrons, sur la meilleure façon d'avoir des carburants renouvelables qui soient soutenables et ne génèrent pas d'effets pervers.

Pour ce qui concerne l'huile de palme, je voudrais faire un petit rappel historique. La question avait déjà été abordée lors de la discussion d'une loi sur la biodiversité, d'ailleurs défendue par Mme la présidente de la commission. Il s'agissait évidemment de la biodiversité en France, mais tout le monde, à l'époque, s'était piqué de vouloir également réglementer la biodiversité en Indonésie, en se focalisant notamment sur une pâte à tartiner particulièrement appréciée de nos enfants, à cause de laquelle nous avons frôlé l'incident diplomatique avec nos voisins italiens. Personne en revanche ne s'était à l'époque attardé sur les carburants, alors que la production d'huile de palme dans le monde est d'abord destinée aux carburants et non à la pâte à tartiner.

Quoi qu'il en soit, je pense qu'il y a une place pour les carburants renouvelables incorporant une part de produits agricoles d'origine française ou européenne. Il faut évidemment que le cadre législatif français et européen y soit propice, mais une directive sur le sujet devrait nous permettre d'avancer.

En ce qui concerne la fiscalité des granulats, la taxe a en effet été votée, mais elle s'est avérée complexe et d'un faible rendement. Elle ne rapportait, en moyenne, que 1 600 euros aux communes, ce qui signifie que ce n'est pas nécessairement le meilleur outil. Nous allons réfléchir à d'autres solutions, sachant que le sujet des carrières va bien au-delà de la question de fiscalité.

Monsieur Bricout, le projet de canal Seine-Nord progresse en effet et fera l'objet d'engagements budgétaires et de créations de poste. J'invite, cela étant, les uns et les autres à tenir leurs engagements et à être cohérents : on ne peut pas en effet réclamer un financement assis sur des taxes régionales et refuser ces dernières lorsqu'on vous les présente, au motif que la région ne veut pas alourdir la fiscalité.

Or il faudra bien trouver ces financements, car il n'y a pas de trésor sous le tapis. Chacun doit assumer ses compétences. On nous a garanti, par exemple, qu'il n'y aurait pas d'effet d'éviction sur d'autres projets régionaux ; il ne doit donc pas y avoir d'effet d'éviction, notamment sur les petites lignes ferroviaires.

Monsieur Serville, je me suis déjà exprimé à plusieurs reprises pour dire que nous allions réexaminer le projet de la Montagne d'Or et que j'en discuterai d'abord avec les élus guyanais. Des rendez-vous ont été pris avec les uns et les autres, et nous discuterons dans le respect des compétences de chacun.

Monsieur Fugit, vous connaissez mon engagement ancien sur la qualité de l'air, et ma détermination à agir dans le sens que vous dites, c'est-à-dire sous l'angle de la santé. Mais, là aussi, il faut être cohérent et transparent. J'entends dire que nous voulons interdire, pénaliser, punir : non, nous voulons traiter le problème de la qualité de l'air sans attendre que la situation devienne si insupportable qu'elle nous oblige à prendre des mesures autoritaires et brutales. Tout cela prend du temps et on ne convertit pas l'ensemble du réseau francilien de bus au gaz naturel en un claquement de doigts.

Là encore, les collectivités doivent assumer leurs choix, y compris au plan financier car, au-delà des bus, c'est l'ensemble de la mobilité qu'il faut reconsidérer. Très honnêtement, tout ceci ne se réglera pas que par des mesures incitatives. Aucune politique ne se fait sans un certain dosage d'incitation et de contrainte : la contrainte seule est insupportable ; le recours à la seule incitation ne permet pas de progresser assez vite.

Mme Laurence Gayte. L'éducation au développement durable, essentielle et transversale, permet aux enfants et aux adolescents d'appréhender la complexité du monde dans ses dimensions scientifique, éthique et civique. Le label E3D – école ou établissement en démarche de développement durable – est attribué aux établissements scolaires généraux, technologiques et professionnels, ainsi qu'aux centres de formation d'apprentis qui adoptent cette démarche globale de développement durable. Quelles mesures incitatives votre ministère pourrait-il mettre en place afin de généraliser la labellisation E3D des établissements scolaires français ?

M. Vincent Descoeur. Monsieur le ministre d'État, je souhaite vous interroger sur la fiscalité écologique et en particulier sur la hausse programmée des taxes sur les carburants, qui affecte la mobilité des ruraux et grève leur budget.

Proposer des primes à la conversion automobile présente un intérêt certain, mais ne répond pas à la situation de millions de foyers qui rencontrent déjà des difficultés pour honorer leurs factures d'énergie et n'ont pas les moyens de décider d'un investissement du jour au lendemain, même s'ils en avaient la volonté. Envisagez-vous donc de reconsidérer ou, pour le moins, d'infléchir la trajectoire à la hausse de cette taxe pour tenir compte de la hausse du prix du baril, qui n'a pas été anticipée et qui nous vaut d'enregistrer des prix records à la pompe, qui ne cessent de flamber dans l'indifférence générale ?

M. Stéphane Demilly. Comme mon collègue et ami M. Guy Bricout, je voudrais saluer la création de 32 emplois équivalents temps plein pour la Société du canal Seine-Nord Europe dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances pour 2019. Le plafond d'emplois passe ainsi de 13 à 45 ETPT. Ces recrutements permettront à la société, vous l'imaginez bien, de se doter des ressources humaines et techniques indispensables à la concrétisation de cette belle infrastructure. Je veux y voir le signe que la mobilisation des élus, habitants et acteurs des Hauts-de-France n'est pas vaine. J'y vois aussi la volonté du Gouvernement de s'engager dans ce chantier tant attendu par nos territoires. Cependant, le report du projet de la loi d'orientation des mobilités nous prive de visibilité sur le budget des transports, et plus particulièrement sur le financement des infrastructures – ainsi que, par voie de conséquence, sur celui du canal Seine-Nord Europe. Ma question est donc très simple et précise : monsieur le ministre d'État, avez-vous un calendrier précis pour le projet de loi d'orientation des mobilités ?

M. Loïc Dombrevail. La manière de traiter les animaux dans notre pays est devenue un sujet majeur sur le plan politique, et il ne se passe pas un jour sans qu'il en soit question dans les médias. Si la récente loi relative à l'alimentation a permis des avancées en matière de bien-être animal, elle a aussi démontré de façon parfaitement claire le décalage existant entre les attentes de la société et les réponses politiques. D'ailleurs, un sondage réalisé cette année indique que 70 % des Français estiment que les politiques s'occupent mal de la condition animale. Votre prédécesseur avait déclaré qu'il souhaitait conduire, cet automne, une grande réflexion sur la question, en liaison avec le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, en vue de l'élaboration d'un projet de loi.

Monsieur le ministre d'État, vous êtes depuis longtemps un écologiste sincère, et je crois que le bien-être animal vous importe. Comment envisagez-vous donc de traiter le sujet ? Imaginez-vous, par exemple, une loi sur la condition animale, qui replacerait la France en pointe sur cette question en Europe ? Enfin, comment pensez-vous associer à votre démarche les parlementaires, qui sont de plus en plus nombreux à être sensibles à ce thème, afin qu'ils puissent répondre aux attentes de nos concitoyens qui s'expriment dans leur circonscription ?

M. Jean-Yves Bony. Dans le projet de loi de finances pour 2019, le Gouvernement a rayé d'un trait de plume les exonérations et le taux réduit sur le gazole non routier (GNR), dans le but de rendre le diesel de moins en moins attractif. Le secteur industriel et celui des travaux publics sont particulièrement touchés. Force est pourtant de constater que le gazole, et plus particulièrement le GNR, ne sont pas remplacés par un carburant alternatif. C'est donc une hausse majeure de la fiscalité qui se profile. Le Gouvernement table sur une rentrée fiscale de 900 millions d'euros. Par ailleurs, l'idée d'une vignette pour les poids lourds est, semble-t-il, toujours dans les tuyaux, et la rumeur court qu'il est question de raboter la ristourne sur les carburants routiers. Monsieur le ministre d'État, toutes ces contraintes fiscales ne risquent-elles pas de peser sur la compétitivité des entreprises françaises ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Je veux d'abord présenter mes excuses à M. Stéphane Buchou : j'ai omis de répondre à sa question sur le trait de côte. Il s'agit évidemment d'un sujet important, y compris en termes de prévention des risques – j'en parlais tout à l'heure. C'est l'une des dimensions nouvelles de la prévention des risques pour les habitants du littoral. Comme vous le savez, j'ai œuvré, en tant que président de l'Assemblée nationale, pour le lancement de la mission d'information sur la gestion des événements climatiques majeurs dans les zones littorales de l'hexagone et des outre-mer, dont M. Yannick Haury est rapporteur. Cette mission porte donc sur la question de la protection du littoral – et des populations. Il conviendra évidemment d'en tirer des conclusions concrètes et d'examiner la façon de procéder aux indemnisations. Cela ne peut se faire dans le cadre des schémas classiques qui ont existé jusqu'à présent, puisqu'il s'agit d'un risque nouveau.

En ce qui concerne l'éducation à l'environnement, j'y suis évidemment très favorable. C'est quelque chose de très important. Pour ce qui est de labelliser, pourquoi pas ? Nous sommes tout à fait partants pour le faire. D'ailleurs, le ministère apporte son soutien aux programmes existants. Il fournit ainsi un appui financier à l'association Terre Agir, qui œuvre dans ce sens. J'ajoute qu'il s'agit là pour nous, d'une façon plus générale, de l'une de nos préoccupations. Je n'en donnerai qu'un exemple : dans le plan vélo que nous avons présenté avec le Premier ministre, une disposition concerne l'éducation au vélo dès le plus jeune âge – car un certain nombre d'enfants, en France, n'ont pas l'occasion d'apprendre à faire du vélo dans leur famille. L'école y contribuera donc. De nombreux programmes existent déjà ; ils fonctionnent et ont en plus, par la suite, des effets bénéfiques, du point de vue non seulement de l'écologie, mais aussi de la santé.

Monsieur Descoeur, concernant la fiscalité écologique, j'ai déjà en partie répondu. Vous avez parlé d'« indifférence générale ». Pour ma part, ce n'est pas ce que j'ai observé. Je vois même tous les jours des titres dans la presse sur le sujet. Vous avez dit que la hausse des prix du pétrole, au niveau mondial, n'avait pas été anticipée. Si quelqu'un dispose d'un modèle permettant, à l'échelle mondiale, d'anticiper l'évolution des prix du pétrole, je suis preneur car, pour ma part, je n'en connais pas – non plus d'ailleurs que pour l'électricité. J'ai discuté avec un grand acteur de l'électricité en France – vous aurez compris duquel je parle –, ni lui personne n'avait vu venir l'augmentation des prix sur moins d'un an. Soyons donc réalistes.

Là où nous anticipons, en revanche, c'est dans notre volonté d'accompagner les Français dans la réduction de leur consommation d'énergie. Or, pour ce faire, nous sommes non pas seulement dans l'incitation, mais dans l'aide financière. À cet égard, il y a deux approches – je souhaite en dire un mot, même si j'en parlerai sans doute de nouveau dans l'hémicycle.

La première consiste, après avoir présenté les données du problème, à instaurer une taxe, qui s'ajoute aux autres. Cela ne change rien ; le cadre ne changera jamais ainsi, les Français auront toujours les mêmes voitures consommant toujours autant, ils auront toujours les mêmes chaudières au fioul consommant toujours autant. Ils paieront simplement une taxe en plus, qui viendra s'ajouter à la hausse des prix. Cela ne règle évidemment pas les problèmes et, pour les Français concernés, les difficultés sont de plus en plus lourdes.

La seconde approche consiste à considérer que, de toute façon, les prix de l'énergie vont augmenter, que ce soit du fait de décisions internationales, de marchés internationaux que l'on ne maîtrise pas ou d'une fiscalité carbone, tout en accompagnant les Français pour que leur facture énergétique baisse, qu'il s'agisse du fioul – ou du chauffage, d'une manière générale – ou de l'essence. Comment fait-on cela ? Il y a, par exemple, la prime à la conversion, dont M. Pichereau a parlé tout à l'heure. Je ne sais pas si l'avez votée, monsieur Descoeur, mais l'Assemblée nationale l'a adoptée l'année dernière, elle est en œuvre depuis le 1^{er} janvier, et elle a dépassé tous les objectifs. Parfois, on met en place des dispositifs qui ne marchent pas – il faut savoir le dire, et il vaut mieux les abandonner. Or celui-là fonctionne. On donne 1 000 euros aux ménages imposables et 2 000 euros à ceux qui ne le sont pas, pour l'achat d'une voiture qui n'est pas forcément neuve : la prime est donc accordée également pour des voitures qui sont accessibles à ceux qui ont déjà acheté il y a quelques années une voiture d'occasion, devenue très polluante et consommant plus – les voitures récentes consomment moins, vous pouvez le vérifier dans n'importe quelle concession. Cela fait vingt ans que j'ai le permis de conduire, que je possède une voiture et que je surveille ma consommation. Or, avant même que la consommation soit indiquée par les ordinateurs de bord, je faisais mes petits calculs : j'ai toujours essayé, chaque fois que je changeais de voiture, d'en acheter une qui consomme moins que la précédente. En effet, au-delà de la préservation de la planète, c'est important pour le porte-monnaie.

Nous accompagnons donc les Français. Je vous donnerai les chiffres précis de la prime à la conversion lors du débat budgétaire, mais sachez que le nombre de bénéficiaires augmente tous les jours. Nous pensons qu'à la fin de l'année, plus de 250 000 voitures auront été achetées grâce au système, alors que l'objectif visé – et qui avait d'ailleurs été indiqué au moment où la disposition avait été votée – était de 100 000 par an et 500 000 sur cinq ans. Qui plus est, 95 % des bénéficiaires habitent en dehors de l'Île-de-France. On peut donc penser que cela concerne aussi des gens vivant à la campagne. À 70 %, il s'agit de ménages non imposables, et 80 % des véhicules vendus sont de vieux véhicules diesel qui sont ainsi mis à la casse. Ce dispositif marche bien, mais vous préférez évoquer ce qui ne va pas. Pour ma part, chaque fois que je croise quelqu'un qui se plaint – cela m'est encore arrivé il y a dix jours, au pied de mon immeuble –, je lui conseille de regarder sur le marché de l'occasion : il y a des voitures qui consomment moins et qui donc coûtent moins cher.

M. Vincent Descoeur. Des voitures à 2 000 euros ?

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Demilly, en ce qui concerne le canal Seine-Nord Europe, je n'y reviens pas car j'en ai déjà parlé. Pour ce qui est du calendrier du projet de loi d'orientation des

mobilités, notre objectif est de le présenter en conseil des ministres cet automne, avec un passage au Parlement sans doute à partir du mois de février – en fonction du calendrier parlementaire, et vous savez que j’ai toujours été attentif à ce qu’on soit réaliste en la matière –, pour une adoption définitive avant l’été.

Monsieur Dombreval, s’agissant de la condition animale, comme vous l’avez dit, c’est un sujet de préoccupation pour un nombre croissant de nos concitoyens, et moi-même j’ai déjà eu l’occasion de m’engager. Il faut se garder des oppositions binaires. Je sais qu’en la matière – comme dans d’autres –, il y a des oppositions, parfois même violentes, ce qui est insupportable. Non seulement la préoccupation doit être entendue, mais nous devons travailler sur le sujet. Je le ferai avec le nouveau ministre de l’agriculture et de l’alimentation, comme j’avais commencé à le faire avec M. Stéphane Travert. Je regrette d’ailleurs qu’on en soit resté à des discours très schématiques – je ne dis pas du tout que c’est ce que vous avez fait – dans les médias, passant ainsi sous silence les progrès qui ont été accomplis. La question des élevages en cage, par exemple, a été évoquée, et des systèmes permettront à l’avenir de trier les œufs, de manière à éviter de tuer des poussins qui viennent de naître. Autrement dit, on va assez loin pour trouver des solutions – et c’est tout à fait légitime.

Monsieur Bony, concernant le gazole non routier, nous y reviendrons sans doute longuement : on m’a dit que de nombreux amendements avaient été déposés dans le cadre du projet de loi de finances. J’interviendrai sur le sujet. Disons-le, ce n’est pas seulement une question écologique : c’est aussi une question budgétaire, y compris dans les secteurs concernés, mais aussi par rapport à ce qui a été voté dans le cadre du projet de loi relatif à la croissance et la transformation des entreprises (PACTE). Souvent, on garde un aspect mais on oublie les autres. Par ailleurs, concernant la vignette pour les camions, j’en ai déjà dit un mot. Mme Elisabeth Borne, ministre des transports, a engagé une concertation avec les professionnels. Nous discuterons avec eux, concrètement, de ce qu’ils pensent être la meilleure solution. En effet, tout le monde est d’accord pour dire qu’il faut financer des investissements, y compris – je me permets de le dire – dans le réseau routier national et départemental car, vous le savez, en France, les besoins d’entretien de ce réseau sont importants.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en arrivons à la dernière salve de questions. Je vous annonce d’ores et déjà que nous aurons l’occasion de retrouver M. le ministre d’État – assez rapidement, je l’espère – pour des rendez-vous un peu plus thématiques, de manière à ce que nous ne soyons pas contraints à des marathons tels que celui-ci, même s’il était important pour vous permettre de vous présenter à nous, monsieur le ministre d’État.

Mme Béragère Couillard. Le 1^{er} janvier 2019, la loi 6 février 2014 visant à mieux encadrer l’utilisation des produits phytosanitaires, dite loi « Labbé », ou encore « Ecophyto pro », entrera en application sur tout le territoire. Elle interdit déjà, depuis le 1^{er} janvier 2017, l’utilisation de produits phytosanitaires de synthèse par l’État, les collectivités territoriales et les établissements publics, mais à partir du 1^{er} janvier prochain, l’interdiction concernera également la vente, l’usage et la détention de ces mêmes produits pour les particuliers. Les seuls produits qui seront dorénavant utilisables par les jardiniers amateurs sont les produits de biocontrôle, les produits utilisés en agriculture biologique et les produits à faible risque. Je tiens à souligner ici l’effort accompli par les communes. En effet, le 30 juin 2018, le label « Terre saine, communes sans pesticides » avait déjà été attribué à plus de 200 communes. Le marché du biocontrôle en France pour l’activité agricole représentait 80 millions d’euros en 2017. Ce chiffre devrait doubler d’ici à trois ou cinq ans. Le biocontrôle représente donc

l'avenir. Or la mise sur le marché des produits issus du biocontrôle reste compliquée. Pouvez-vous nous indiquer votre position sur le sujet et nous éclairer sur les mesures que votre ministère entend mettre en œuvre afin de faciliter la mise en place des produits de biocontrôle ?

M. Anthony Cellier. Si vous me le permettez, madame la présidente de la commission, je m'associerai à vos déclarations concernant une loi relative à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). Je souligne que cette position a également été défendue par le président de la commission des affaires économiques, ou encore par mon collègue M. Jean-Charles Colas-Roy et moi-même. C'est une vraie fierté de voir se concrétiser le fait qu'économie et écologie sont intimement liées – comme vous aimez à le rappeler, monsieur le ministre d'État.

Ma question porte sur l'Autorité de sûreté nucléaire. L'intégralité de son budget provient de l'État. Son financement est réparti dans quatre programmes du PLF, en majeure partie le programme 181 « Prévention des risques ». Au regard des missions essentielles qu'elle exerce et des échéances futures qui la concernent, notamment l'étude générique sur la poursuite du fonctionnement des réacteurs de 900 mégawatts au-delà de quarante ans en 2020, pensez-vous que les moyens dont dispose l'ASN sont aujourd'hui suffisants ?

Mme Bérangère Abba. Monsieur le ministre d'État, j'ai trois questions à vous poser. Tout d'abord, je souhaite connaître votre sentiment quant à l'option de stockage des déchets nucléaires dits « ultimes » et au projet CIGEO – centre industriel de stockage géologique – de Bure-Saudron.

Ensuite, vous venez de réaffirmer votre volonté de voir naître un onzième parc national, en l'occurrence celui des forêts de Champagne et Bourgogne. Je m'en félicite. Une des pistes de financement complémentaire des parcs nationaux est la mobilisation de fonds européens pour les projets. Or l'accès à ces fonds est rendu très difficile par les problèmes de trésorerie et de fonds de roulement, sachant que la forme de l'établissement public ne permet pas d'emprunter. Quelles solutions peut-on imaginer ?

Enfin, les pollutions constituant des atteintes à l'environnement et à la biodiversité, comme les questions de santé environnementale, appellent des compétences spécifiques, donc des juges spécialisés. Seriez-vous prêt à soutenir la création d'un parquet environnemental, sur le modèle de notre parquet financier ?

M. Raphaël Schellenberger. Monsieur le ministre d'État, l'écologie, ce ne sont pas seulement des paroles : ce sont aussi des actes, et très concrets. Le premier d'entre eux est la reconversion de Fessenheim. M. Sébastien Lecornu, alors secrétaire d'État, avait promis 10 millions d'euros, voire plus s'il en était besoin. Or le projet de territoire appelle un cofinancement de l'État de l'ordre de 200 millions d'euros. Comment allez-vous les financer ?

En ce qui concerne Stocamine, comment allez-vous affecter des crédits pour reprendre le déstockage dès 2019, ainsi que le préconise le rapport parlementaire que nous avons conçu avec MM. Vincent Thiébaud et Bruno Fuchs, et ainsi rétablir la confiance avec les territoires ?

Enfin, je voudrais vous interroger au sujet de l'écotaxe en Alsace et de la mise en place de cette fiscalité qui a pour but de gérer des flux et de les rééquilibrer avec l'Allemagne, et pas seulement de taxer une activité polluante. Comment allez-vous enfin afficher une volonté girondine et mettre en place cette fiscalité au bénéfice de la future collectivité d'Alsace ?

M. Vincent Thiébaud. Mes questions recoupent un peu celles de M. Raphaël Schellenberger. La première porte sur la mission d'information parlementaire sur Stocamine. Nous avons effectivement préconisé un déstockage, sous réserve du respect d'un certain nombre de conditions, en termes sanitaires et de sécurité, notamment au regard des résultats de l'étude de faisabilité du déstockage qui a été lancée par votre prédécesseur, M. Nicolas Hulot. Je voudrais donc savoir où nous en sommes, s'agissant de cette étude.

Un autre sujet qui nous tient à cœur, en Alsace, et qui rejoint celui de l'écotaxe, est celui du grand contournement ouest de Strasbourg (GCO), projet qui a beaucoup évolué en un an. Il nous semble essentiel en termes d'aménagement du territoire. Il apporte d'ailleurs un nombre de compensations environnementales jamais égalé pour un projet de ce type. Je souhaite savoir ce qu'il en est et quelle est votre position sur le sujet.

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Concernant l'application des dispositions votées quant à l'usage des pesticides dans le jardinage, que ce soit par les particuliers ou par les communes – loi qui avait été en effet adoptée à l'initiative du sénateur M. Joël Labbé, notamment, dont je me suis toujours félicité et que j'avais votée quand j'étais député –, je note que, souvent, ceux qui nous donnent des leçons sur notre action ont quant à eux commencé par le plus facile : ils ont décidé l'interdiction pour les particuliers et les collectivités locales, mais sans traiter la question de l'agriculture. Je ne dis pas qu'ils ne voulaient pas le faire, mais enfin, réduire les pesticides dans l'agriculture, c'est une autre paire de manches, si vous me permettez l'expression.

Nous étions ensemble récemment à Bordeaux, madame Couillard, ou plus exactement à Pessac, pour visiter une entreprise de biocontrôle qui met au point de nouveaux procédés totalement biologiques pour traiter certaines maladies. Or il existe aujourd'hui des freins au développement de ces nouvelles technologies, à cause de nos procédures d'autorisation de mise sur le marché : on applique, pour ces produits, souvent conçus par de petites entreprises, les mêmes procédures que pour les produits chimiques de synthèse, lesquels sont conçus par de très grandes entreprises, ayant des moyens très importants et qui peuvent attendre plusieurs années – six à huit – une autorisation de mise sur le marché. Je considère que le fait de trouver des systèmes dérogatoires doit être une priorité – tout en garantissant bien sûr la sécurité sanitaire et environnementale pour l'utilisation de ces nouveaux produits. Pourrait-on faire quelque chose, par exemple, à l'échelle d'une région ou d'un territoire ? Je sais que la région Nouvelle-Aquitaine est tout à fait volontaire, et je souhaite que de telles expérimentations soient possibles. Il faut que l'on trouve un nouveau cadre français et européen qui les favorise.

En ce qui concerne l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), monsieur Cellier, je souhaite commencer par rendre hommage à cet organisme. Je constate d'ailleurs que plus personne ne met en cause son indépendance – au contraire : certains trouvent qu'elle émet des avis trop sévères. Il peut y avoir une question de moyens, c'est vrai, au regard de l'ampleur de la tâche, mais nous sommes en mesure de garantir aux Français un haut niveau de protection et de gestion du risque nucléaire – lequel est réel et d'une nature évidemment particulière, qui justifie que l'on dote l'ASN de moyens adéquats. Ses moyens humains seront d'ailleurs renforcés en 2019, dans la continuité de ce qui est fait depuis 2015 – car ce n'est pas là quelque chose qui se fait sur une seule année.

Madame Abba, vous avez cette chance de pouvoir poser beaucoup de questions en une minute – il est plus difficile d'y apporter des réponses dans le même temps. En ce qui concerne les déchets nucléaires et le projet de Bure, des procédures sont en cours, qui

d'ailleurs se parasitent parfois, car elles avancent en parallèle. Il y a ainsi le plan national de gestion des matières et des déchets radioactifs – on élabore ce plan, soumis à débat, tous les trois ans, alors que c'est un sujet de longue durée – et, en même temps, des procédures spécifiques concernent Bure et les autres projets. Peut-être faudra-t-il modifier certaines dispositions.

Par ailleurs, des choix devront être faits, au regard de Bure : doit-on, plus simplement, s'engager dans un laboratoire au sein d'un centre de stockage ? Je souhaite que le choix soit fait dans la plus grande transparence possible, et avec la plus large information du public – local et national. En effet, c'est évidemment une préoccupation au niveau local – et vous êtes élue de l'un des deux départements concernés –, mais c'est aussi un enjeu qui nous concerne tous, c'est une responsabilité. Quand je dis qu'il faut sortir de la guerre de religion en matière de nucléaire, c'est parce que, que l'on soit pour ou contre le nucléaire, que l'on envisage d'en sortir – y compris rapidement, dans cinq, dix, vingt ou trente ans – ou de poursuivre dans cette voie, il y a les déchets nucléaires, qu'il faut d'abord traiter puis stocker, car il reste toujours les déchets ultimes. C'est notre responsabilité à tous, parce que c'est un héritage que nous laissons et, de toute façon, le nucléaire ne va pas s'arrêter immédiatement. Il faut absolument prendre cette responsabilité, qui n'est pas légère.

Concernant le parc national des forêts de Champagne et Bourgogne, j'entends ce que vous dites, madame Abba ; nous allons travailler ensemble pour le mettre en œuvre et mobiliser les moyens.

Pour ce qui est de créer un parquet environnemental, je ne veux pas empiéter sur les prérogatives de ma collègue garde des Sceaux, ministre de la justice, mais je suis tout à fait prêt à travailler avec elle sur l'idée, dans la mesure où cela constituerait un facteur d'efficacité – comme dans le cas du parquet national financier, que l'on a créé parce que c'était efficace. Même si cela ne devait pas être le cas, ce serait une bonne chose que toutes les juridictions soient sensibles à la dimension environnementale.

Monsieur Schellenberger, concernant Fessenheim, vous savez que des discussions ont déjà eu lieu. En effet, M. Sébastien Lecornu s'est rendu plusieurs fois sur place, et j'en ferai de même – tout comme j'irai à Bure, d'ailleurs, même si c'est un autre sujet –, afin de discuter avec tout le monde. Bien sûr, il y a des questions financières, mais enfin, 200 millions d'euros...

M. Raphaël Schellenberger. C'est un cofinancement !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Nous en reparlerons. Nous devons, les uns et les autres, être pragmatiques. Quoi qu'il en soit, je salue l'état d'esprit des élus. Je sais que la situation est difficile pour le maire de la commune, mais je sais aussi que les uns et les autres ont accepté de participer à ce travail, quoi qu'ils en pensent, et c'est bien, parce que c'est cela qui permettra d'avancer. J'ai moi-même réuni les élus du secteur, deux jours après avoir été nommé – un rendez-vous avec M. Sébastien Lecornu avait été prévu avant que j'arrive, et je l'ai évidemment honoré.

Concernant Stocamine, on parle de déstockage. La réversibilité – je ne veux pas faire le parallèle avec Bure, parce que les matières stockées et les conditions ne sont pas du tout les mêmes –, n'est évidemment pas simple à mettre en œuvre. Entre le dire et le faire, là aussi, il y a un peu de chemin. En tout cas, il faut tirer toutes les conclusions des travaux que vous

avez cités. Un rapport sera également préparé par le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) sur les contraintes du déstockage.

En ce qui concerne la taxe poids lourds, monsieur Schellenberger, je regrette que votre voisin, M. Bony, soit parti : je vous aurais volontiers mis tous les deux dans la même pièce afin que vous vous mettiez d'accord sur une solution. En effet, vous êtes dans le même parti, vous êtes membres du même groupe à l'Assemblée nationale, mais je n'ai pas compris que sa position était la même que la vôtre.

M. Raphaël Schellenberger. Vous caricaturez ! Nous sommes d'accord !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Vous savez très bien qu'on ne peut pas réduire le sujet à des questions régionales, même si je suis pleinement conscient du problème. Du reste, comme vous le savez, j'ai défendu la taxe poids lourds : je suis donc à l'aise pour en parler. Je l'ai défendue quand j'étais député d'opposition, parfois contre les députés de la majorité de l'époque. J'ai soutenu M. Nicolas Sarkozy – en tout cas son gouvernement – lorsqu'il a proposé cette disposition. J'avais d'ailleurs pointé les risques, notamment celui consistant à prendre une décision mais à prévoir son entrée en application après la fin du mandat, c'est-à-dire à laisser au successeur la gestion de la mise en œuvre, alors même qu'on savait qu'elle serait délicate. Vous savez très bien qu'en Allemagne – vous en avez parlé car elle est voisine de l'Alsace –, la mise en œuvre du dispositif a été chaotique, difficile, mais que les autorités ont tenu bon. Outre le fait que cela fait entrer des recettes, c'est un outil qui permet de rééquilibrer les transports, même si certains de vos collègues de groupe le trouvent punitif. La Suisse a instauré une vignette ; c'est un système que nous envisageons aussi pour la France.

Quoi qu'il en soit, nous n'allons pas revenir à la taxe sur les poids lourds dans sa version de 2012, car de toute façon le projet a été abandonné – malheureusement, je le dis sans détour – par un gouvernement que, globalement, je soutenais. Très franchement, ce faisant, on n'a pas rendu service au secteur des transports. Cela dit, nous n'allons pas y revenir, même à l'échelle régionale. Vous savez très bien que serait trop compliqué.

M. Raphaël Schellenberger. Pas du tout !

M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Qui plus est, vous dites que cela servirait à financer la collectivité d'Alsace qui va être créée : attendez, elle n'existe pas encore ! Mais c'est un autre débat.

Il faut trouver des systèmes qui permettent de faire contribuer le secteur du transport routier de marchandises au financement des infrastructures, et par ailleurs envisager des moyens concrets pour contrôler les flux en Alsace, lesquels ont augmenté parce qu'ils se sont détournés de l'Allemagne. Vous savez qu'il faudra contrôler, et là aussi, ce seront des contraintes : ce ne sera pas simplement sur la base du volontariat. Je me bats sur ce point : il va falloir des dispositions législatives, dans le projet de loi d'orientation des mobilités, pour instaurer des contrôles automatisés – car nous n'allons pas placer des gendarmes au bord des routes – des camions qui utilisent des routes qui leur sont interdites, à Strasbourg et, plus généralement, en Alsace. Cela permettra de gérer les flux, car vous avez raison : il n'y a pas de raison qu'ils passent tous par l'Alsace – ou par la Lorraine, d'ailleurs, où l'on observe la même chose –, et que la région soit considérée comme un couloir de transit.

Monsieur Thiébaud, nous reparlerons ensemble de Stocamine, pour trouver des solutions concrètes. Là aussi, il s'agit de gérer des décisions prises il y a très longtemps sur des projets qui à l'époque étaient présentés comme très prometteurs. J'ai un peu de mémoire et je connais un peu l'Alsace : le projet consistant à utiliser d'anciennes mines, qui en plus avaient tendance à s'effondrer, était présenté comme une solution très intéressante. On allait faire d'une pierre deux coups en les sécurisant tout en y stockant des déchets, dont on serait ainsi débarrassés. Il faut faire le bilan du projet, et en tirer des leçons pour l'avenir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci beaucoup, monsieur le ministre d'État, pour ces échanges très riches et pour votre souci de répondre à tout le monde, ce qui montre votre grand respect pour le Parlement et pour les députés – dont je ne doutais pas.

Chers collègues, nous nous retrouverons demain, à neuf heures trente, dans notre salle habituelle, pour l'examen des avis budgétaires « Politiques de développement durable » et « Paysages, eau et biodiversité ».



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 16 octobre 2018 à 17 h 15

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, Mme Patricia Gallerneau, M. Guillaume Garot, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Gabriel Serville, M. Vincent Thiébaud, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - M. Christian Jacob, M. Alain Perea, Mme Laurianne Rossi, Mme Hélène Vainqueur-Christophe

Assistaient également à la réunion. - M. Saïd Ahamada, M. Anthony Cellier, M. Pacôme Rupin, M. Raphaël Schellenberger