

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 Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, et de M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports, sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et des comptes d'affectation spéciale « Transition énergétique » et « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » du projet de loi de finances pour 2020 (n° 2272) 2

Mercredi 9 octobre 2019
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

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



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a procédé à l'audition de Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, et de M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports, sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et des comptes d'affectation spéciale « Transition énergétique » et « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » du projet de loi de finances pour 2020 (n° 2272).

Mme la présidente Barbara Pompili. Chers collègues, nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, et M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports, afin qu'ils nous présentent les crédits dédiés à l'écologie et aux transports dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2020.

Madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, de nombreux défis pressants se présentent à nous : la lutte contre le réchauffement climatique par la mise en œuvre de la transition énergétique ; la reconquête de la biodiversité, dont l'érosion est alarmante, et plus largement la protection des milieux qui sont soumis à des pressions croissantes – il n'est qu'à voir la tension qui existe sur la ressource en eau ; la mise en œuvre d'une politique soucieuse des mobilités du quotidien et de l'environnement ; la protection contre les risques, qu'ils soient naturels ou technologiques, et qui doit plus que jamais être renforcée, comme en témoignent les récents événements.

Dans la première partie du PLF, nous avons pu constater avec satisfaction que l'engagement pris lors des débats sur le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a été tenu, avec la création d'une contribution assise sur les billets d'avion qui abondera l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF). Pouvez-vous nous assurer que celle-ci disposera bien de toutes les ressources nécessaires pour faire face à son programme de dépenses ?

Pour ce qui concerne la seconde partie du PLF, à savoir les dépenses, nous savons bien qu'il s'agit d'un exercice sous contrainte. Des mesures de périmètre ne sont pas étrangères à la progression des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Pour mesurer l'effort consenti, pourriez-vous nous préciser ces mesures ? Pourriez-vous aussi nous exposer les arbitrages qui ont dû être faits en matière d'effectifs, sachant que la présence sur le terrain des agents du ministère et de ses opérateurs est essentielle – vous connaissez ma sensibilité particulière sur cette question.

Avant de vous laisser présenter en détail ce projet de budget, j'aurai quelques questions concernant des sujets sur lesquels notre commission est particulièrement impliquée.

En matière de transports, pouvez-vous nous préciser les moyens consacrés à l'intermodalité et au financement du plan vélo ? Le Gouvernement a, par ailleurs, récemment annoncé qu'une contribution de l'État de 1,1 milliard d'euros serait versée par l'AFITF à la Société du canal Seine-Nord Europe et qu'un amendement serait présenté dans le PLF 2020 pour mobiliser des ressources additionnelles. À quelle hauteur se situeront ces nouvelles ressources et d'où proviendront-elles ? Nous avons eu de nombreux débats sur les modes de financement de l'AFITF, pour lui donner les moyens de financer ce que nous avons voté dans la LOM, notamment en matière d'infrastructures dédiées aux mobilités du quotidien, qui sont notre priorité. Je ne voudrais pas que l'AFITF subisse des pressions aboutissant à la détourner de cette priorité.

Pouvez-vous nous faire un point sur la mise en place et les moyens, tant financiers qu’humains, de l’Office français de la biodiversité (OFB) ? Quelle sera, en 2020, la contribution des agences de l’eau au financement des politiques de l’eau et de la biodiversité ?

J’en viens à la transition énergétique, qui est une exigence absolue. Des mesures sont proposées en première partie du PLF pour transformer le crédit d’impôt pour la transition énergétique (CITE) en prime, conformément aux engagements qui avaient été pris. Pour autant, les crédits consacrés à la rénovation énergétique sont globalement en baisse. Cette évolution sera-t-elle compensée par un saut qualitatif de l’effort consenti – et si oui, de quelle nature ?

Toujours sur la transition énergétique, quelle est la traduction budgétaire du protocole d’indemnisation de la fermeture de Fessenheim ?

Enfin, la catastrophe industrielle de Lubrizol, à Rouen, a montré toute l’importance que revêt le contrôle des installations classées. Quels moyens y seront consacrés ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.
Mesdames et messieurs les députés, je me propose de vous présenter en quelques mots le budget du ministère de la transition écologique et solidaire tel qu’il figure dans le PLF 2020 puis, au-delà, de vous exposer les politiques mises en œuvre par le Gouvernement dans le champ de la transition écologique et solidaire.

Si l’on se place dans le cadre de la norme des dépenses pilotables, qui exclut les dépenses relatives aux dettes et aux pensions et qui mesure donc l’effort budgétaire réel de l’État en faveur d’actions concrètes, les moyens financiers du ministère pour l’année 2020 s’élèvent à 32,226 milliards d’euros. Ces moyens sont en hausse de 832 millions d’euros par rapport à 2019, soit environ +2,6 %. Le présent budget s’inscrit dans la priorité donnée par le Président de la République à la transition écologique, une attente forte des Français que le grand débat national a soulignée. C’est un défi ; c’est aussi une nécessité.

La transition écologique est un défi en ce qu’elle pose des questions simples auxquelles les réponses peuvent être complexes. Comment se loger, se nourrir, se déplacer ? Vers quels emplois s’orienter dans le futur ? Ce défi se décline, par ailleurs, au niveau de chacun de nos concitoyens. C’est pourquoi nos actions et nos moyens doivent les accompagner. C’est l’un des axes du budget que nous proposons.

Une autre dimension fondamentale de la transition écologique est qu’elle n’est pas limitée, au sein de l’État, au ministère de la transition écologique et solidaire. Elle constitue un objectif transversal pour tous les ministères. Les premières étapes que nous franchissons dans le domaine de la budgétisation verte – le *green budgeting* – vont dans ce sens.

Je passerai en revue nos priorités par grands domaines : la biodiversité, l’énergie et le climat, la gestion des risques, l’économie circulaire, les transports et la mer.

L’eau et la biodiversité, tout d’abord, rassemblent 2,572 milliards d’euros. Les agences de l’eau ont démarré leur onzième programme en 2019, avec pour priorité l’adaptation au changement climatique pour préserver les ressources et accompagner les activités économiques qui en dépendent. Le 1^{er} janvier 2020 sera créé l’Office français de la biodiversité, un nouvel établissement qui permettra de simplifier notre organisation de préservation de la biodiversité. Il renforcera l’efficacité des politiques publiques en

coordonnant les actions et en développant les partenariats territoriaux. Sera également créé un onzième parc national : le Parc national des forêts de Champagne et Bourgogne. Grâce à la diversité des outils de classement et de protection, les aires protégées françaises couvrent aujourd'hui environ 29,5 % des terres et 22 % des eaux françaises.

En 2020, nous poursuivrons le plan Biodiversité lancé en juillet 2018. Nous accueillerons en juin, à Marseille, le congrès de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) qui traduira, avant la COP15, en Chine, à l'automne, le positionnement majeur de la France à l'international dans ce domaine.

Notre politique en faveur de l'énergie et du climat mobilise 12,138 milliards d'euros en 2020. Nous poursuivons le soutien aux énergies renouvelables financé dans le cadre du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique », notre premier poste de dépenses avec 5,4 milliards d'euros. Avec la programmation pluriannuelle de l'énergie, nous confirmons notre ambition de réduction de la consommation finale d'énergie, mais également de développement des énergies renouvelables avec des objectifs chiffrés. Depuis 2017, près de 3 000 projets ont été sélectionnés dans le cadre d'appels d'offres, qu'il s'agisse d'énergie solaire, d'éolien terrestre, de biomasse, d'hydroélectricité ou encore de chaleur. Les dispositifs d'aide ont permis la progression constante de la part des énergies renouvelables au sein du mix énergétique. Ces projets représentent notamment une capacité de 5 gigawatts pour le photovoltaïque et de 1 gigawatt pour l'éolien. La part des énergies renouvelables dans le mix énergétique de la France est ainsi passée de 19,6 % à 22,7 % entre 2016 et 2018.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) sera dotée de près de 600 millions d'euros de crédits qui s'inscrivent dans des stratégies développées avec les collectivités. Avec ces moyens, l'agence pourra poursuivre ses appels à projets pour la transition énergétique et développer le Fonds chaleur.

Mais la transition, c'est aussi aider nos concitoyens à franchir le pas d'un mode de vie plus écologique et plus économique. Le dispositif du chèque énergie, qui bénéficie à plus de 5,8 millions de ménages, est adopté par les Français. Son taux d'utilisation après deux ans est croissant et dépasse les 80 %. En début de mandat, le Président de la République s'était engagé à retirer de la circulation 500 000 véhicules polluants grâce à la prime à la conversion. Cet objectif est d'ores et déjà rempli, et même largement dépassé, avec presque 690 000 dossiers prévus fin 2019. Nous poursuivrons la mesure en 2020 : 405 millions d'euros y seront consacrés, ainsi que 395 millions d'euros pour le bonus des véhicules électriques, avec pour objectif désormais de retirer un million de véhicules polluants au cours du quinquennat.

Comme nous nous y étions engagés, le crédit d'impôt pour la transition énergétique, qui oblige aujourd'hui les ménages à faire une avance de trésorerie, sera transformé pour les ménages les plus modestes en prime directement perçue au moment des travaux. Dans un souci de justice fiscale et d'efficience, les ménages les plus aisés ne bénéficieront plus du dispositif.

Enfin, et même si ce n'est pas directement financé par le budget du ministère, je mentionnerai les certificats d'économies d'énergie (CEE). Grâce à eux, les ménages peuvent, par exemple, remplacer leur chaudière par un équipement plus performant en percevant une prime qui peut aller jusqu'à 4 000 euros et limiter le reste à charge au minimum. Je souhaite également faciliter l'usage des CEE par les entreprises pour amplifier leurs investissements dans les économies d'énergie. C'est ce que nous avons permis en ouvrant notamment le

secteur couvert par le système communautaire d'échange de quotas d'émission (dit EU-ETS) à l'éligibilité à ces CEE.

J'entends dire que le Gouvernement baisserait les montants d'aide à la rénovation thermique de l'habitat. Je m'inscris en faux contre ces allégations. En 2020, l'effort consacré à cette politique essentielle pour l'efficacité énergétique sera en augmentation, à 3,5 milliards d'euros.

La politique de prévention des risques sera dotée de 532 millions d'euros, crédits en hausse par rapport à 2019. L'accident de Lubrizol rappelle que notre action dans ce domaine est une priorité. Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer lors de l'audition par votre commission le 2 octobre dernier, nous sommes déterminés à faire la pleine lumière sur les conséquences de cet accident. Une attention est tout particulièrement portée aux effectifs dédiés à ces missions, et je vous confirme que les effectifs des inspecteurs de contrôle des installations classées seront maintenus l'an prochain.

La prévention des risques naturels majeurs est, de son côté, conduite en lien avec les collectivités. Le fonds « Barnier », dont les interventions sont estimées à 180 millions d'euros en 2020, a été pleinement mobilisé, par exemple, lors des inondations de l'Aude. Il est prêt à apporter son soutien lors d'aléas de grande ampleur.

En 2020, nous poursuivrons également la mise en œuvre de la feuille de route pour une économie circulaire. Le projet de loi qui en est issu, présenté le 10 juillet dernier en conseil des ministres, s'articule autour de quatre orientations : stopper le gaspillage pour préserver nos ressources, mobiliser les industriels pour transformer nos modes de production, informer pour mieux consommer, améliorer la collecte des déchets pour lutter notamment contre les dépôts sauvages. Nos priorités budgétaires iront au renforcement des soutiens accordés par l'ADEME aux projets des collectivités pour valoriser leurs déchets, et au contrôle des transferts transfrontaliers de déchets.

Les moyens alloués aux transports représentent 7,335 milliards d'euros. En forte hausse, le projet de budget pour 2020 met en œuvre les engagements pris dans le cadre de la LOM. Les audits sur les infrastructures, que nous avons lancés en début de législature, nous ont donné une vision claire de leur état et des besoins pour améliorer la mobilité du quotidien de nos concitoyens. Nous nous sommes engagés, dans la LOM, sur une trajectoire financière pour l'AFITF ; le projet de budget pour 2020 y est conforme. L'effort est inédit : près de 3 milliards d'euros seront investis par l'État dans les transports, soit 20 % de plus qu'en 2019. Cet effort inédit est notamment permis par le rehaussement de la contribution au financement des infrastructures du secteur du transport routier de marchandises et du secteur aérien, annoncé à l'issue du Conseil de défense écologique au mois de juillet dernier. Les modalités de financement de la part de l'État dans le canal Seine-Nord sont, par ailleurs, en cours de finalisation, étant entendu qu'il n'aura pas de conséquence sur la trajectoire de financement des infrastructures prévue dans le cadre de la LOM.

Pour nos concitoyens, nous avons l'objectif de tripler les déplacements à vélo d'ici 2024. Pour y parvenir, nous engageons 350 millions d'euros, sur sept ans, dédiés au soutien des territoires. Nous avons également créé le forfait mobilités durables pour les salariés utilisant des modes de transport alternatifs à la voiture. Facultatif pour les entreprises, même si la négociation sera obligatoire, l'État le mettra de son côté en œuvre pour tous ses agents dès 2020, pour un montant de 200 euros par agent.

L'État confirme, par ailleurs, en 2020 son engagement auprès des ports en sécurisant les moyens nécessaires à leur entretien, notamment en matière de dragage, et en poursuivant les plans de développement au travers des opérations inscrites dans les contrats de plan État-région (CPER).

Enfin, la mission « Écologie, développement et mobilité durables » comporte un nouveau programme destiné à financer la dette reprise de la SNCF. C'était un engagement pris lors des négociations sur les évolutions de la SNCF, qui sera mis en œuvre dans ce budget pour l'année 2020.

S'agissant des affaires maritimes, le budget consacré s'élève à 292 millions d'euros. Je voudrais saluer ici l'engagement des bénévoles et des personnels de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) qui, parfois au prix de leur vie, comme l'a tristement rappelé le naufrage aux Sables-d'Olonne, apportent un concours indispensable à l'État pour les opérations de secours en mer. Une table ronde sera prochainement organisée pour faire le point sur le financement de la société. Mon ministère a également engagé le chantier de la modernisation des services des affaires maritimes, avec pour objectif d'apporter des solutions aux questions maritimes de demain en offrant aux usagers de la mer un meilleur service, simplifié, efficient et respectueux de l'environnement.

Enfin, l'aviation civile dispose de 2,029 milliards d'euros. Un effort particulier est consenti en faveur de l'investissement, avec 18 millions d'euros de plus qu'en 2019, soit 316 millions d'euros. Ces investissements sont notamment indispensables pour la fourniture de services performants et de qualité, en accord avec le nouveau plan de performance européen 2020-2024. En matière environnementale, le secteur est appelé à évoluer. La politique du Gouvernement vise à favoriser l'incorporation de biocarburants dans le kérosène. Nous travaillons également à l'optimisation des trajectoires directes pour limiter la consommation de carburant et les nuisances sonores.

Je terminerai cette revue par le soutien à la recherche à l'innovation. Il s'agit d'un axe fondamental qui doit nous permettre d'impulser la transition écologique de nos filières, mais aussi de développer les filières de la transition écologique.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous passons aux questions des orateurs des groupes.

Mme Zivka Park. Le Gouvernement a décidé d'orienter ses efforts selon trois axes. Le premier est l'accompagnement des citoyens dans la transition énergétique au quotidien, avec notamment le verdissement du parc automobile à travers la hausse de 50 % des crédits pour le bonus automobile, la prime à la conversion et le chèque énergie. Dans quelle mesure pensez-vous que nos concitoyens pourront se saisir de ce dispositif pour accompagner le changement dans leurs habitudes au quotidien ? Nous notons des efforts de simplification pour renforcer cet accompagnement. Pourriez-vous nous apporter des explications sur la simplification du CITE et sa transformation en prime ?

Un autre grand axe est celui de l'investissement massif pour améliorer les transports du quotidien. C'est, en fait, une traduction de la LOM que nous avons votée très récemment, avec un investissement dans les transports qui s'élève à 3 milliards d'euros et une amélioration du réseau ferré national de 2,4 milliards d'euros. Néanmoins, s'agissant du réseau routier national concédé, après un effort considérable depuis 2018, nous notons une baisse des crédits de l'action « Routes-Entretien ». Je crois savoir que la priorité à l'entretien

du réseau existant reste clairement affirmée par le Gouvernement, mais pourriez-vous justifier la baisse de ces crédits ?

Enfin, le troisième axe concerne la défense du vivant, par un effort important pour l'eau et la biodiversité, avec notamment la création de l'OFB à partir du 1^{er} janvier 2020, une contribution de l'État de 41,2 millions d'euros, le financement du plan Biodiversité ainsi que l'organisation du congrès mondial de la nature à Marseille, en juin 2020. Je souhaite alerter sur le besoin d'agents sur le terrain pour les parcs nationaux et les agences de l'eau. Nous estimons que le renforcement du nombre d'équivalents temps plein (ETP) pour ces missions est crucial. Nos efforts pour protéger les parcs nationaux et les aires marines seront vains si nous ne déployons pas assez d'agents sur le terrain.

Je profite de la présence du secrétaire d'État chargé des transports pour lancer une autre alerte s'agissant du transport aérien. Lors des débats sur la loi « PACTE », pour la croissance et la transformation des entreprises, le ministre de l'économie avait annoncé qu'afin de traiter l'arriéré des dossiers de demande d'aide à l'insonorisation des riverains situés à proximité de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et pour accélérer le volume de travaux plus rapidement, le groupe Aéroports de Paris (ADP) engagerait une somme de 77 millions d'euros. Aujourd'hui, il n'existe pas de base législative pour sécuriser ce dispositif. Pourrait-on regarder ce qui peut être fait ? Je ne vois pas d'autre solution que cette avance d'ADP pour accélérer le traitement des dossiers. À moins que votre ministère n'engage lui-même les crédits ?

Mme Valérie Lacroute. La commission mixte paritaire sur la LOM avait achoppé sur la question du financement, et nos premières analyses du budget dédié à la transition énergétique et aux transports ne sont pas rassurantes.

L'affectation de la fameuse taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) qui, je le rappelle, est essentiellement payée par les automobilistes, est une nouvelle fois détournée en grande partie au profit du budget général de l'État. Alors que la fraction de cette taxe allouée à la transition énergétique est en baisse d'un milliard d'euros – ce milliard vient-il abonder le budget de l'État ? –, la fraction au profit de l'État augmente de 1,5 milliard. Ce milliard et demi vient-il s'ajouter au milliard précédent ? Le compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » baisse de 46,5 millions d'euros. Où vont ces milliards d'euros ? Ils pourraient apporter une réelle bouffée d'oxygène pour financer les lignes de desserte fine, car, si j'ai bien compris, le rapport du préfet M. François Philizot ferait état d'un réseau ferroviaire au mieux médiocre avec deux tiers du réseau menacés de suspension ou de limitation de vitesse. Ces milliards pourraient également financer la mobilité dans les collectivités, à défaut de leur donner une part de TVA, et maintenir le taux réduit de TICPE pour les machines de construction et de travaux publics. Car ce n'est pas en augmentant la taxe sur les billets d'avion, qui rapportera seulement 230 millions d'euros supplémentaires, que vous compenserez les besoins de financement de l'AFITF. Ces premiers éléments laissent à penser qu'une nouvelle fois, Bercy est passé par là et que ces montants de TICPE, au lieu de financer la mobilité, financeront le déficit de l'État.

C'est l'occasion de vous redire le désaccord du groupe Les Républicains sur ce qui s'annonce pour les collectivités, auxquelles on demande de favoriser la mobilité de leurs concitoyens sans leur en donner les moyens réels ; pour les entreprises, qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser leurs engins actuels ; mais également pour les Français eux-mêmes, avec la transformation du CITE. Lorsque l'on décode votre mesure, on se rend compte que, sous

couvert d'une politique sociale, vous sacrifiez la transition énergétique. Votre souhait est d'exclure du dispositif les 20 % des ménages les plus aisés, alors même qu'ils sont à l'initiative de plus de 50 % des travaux réalisés. Très clairement, cette dernière mesure représente une baisse de 79 millions d'euros de l'enveloppe globale des aides. Vous affaiblissez ainsi les mesures en faveur de la transition écologique.

Malheureusement, les effets désastreux de ce projet de budget pour 2020 ne s'arrêtent pas là pour les Français. Le malus automobile qu'ils payent lorsqu'ils achètent un véhicule neuf va augmenter brutalement et injustement : au 1^{er} janvier 2020, le malus sera de 75 euros pour une Twingo et de 540 euros pour une voiture familiale. C'est la politique familiale qui est mise à mal.

La fiscalité écologique ne peut être efficace que si elle est transparente et affectée essentiellement à la transition énergétique.

M. Hubert Wulfranc. Un budget, ce sont d'abord des femmes et des hommes qui mettent en œuvre une politique. Nous ne pouvons donc que pointer du doigt le nombre des emplois de l'État et de ses opérateurs qui, dans votre ministère, subit une perte nette de plus de 1 000 postes. Nous y voyons un élément de dévitalisation de l'action publique dans le domaine de la protection de l'environnement. Nous ne pouvons, ainsi, que déplorer la baisse du nombre d'effectifs de Météo-France ou de l'Office national des forêts (ONF).

Concernant le logement, vous nous indiquez avoir une ambition plus avant. Pour nous, au contraire, les chiffres avancés – 125 000 logements réhabilités thermiquement par an – ne montrent pas de changement.

Pour ce qui est du crédit d'impôt transformé en prime de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), j'avais moi-même défendu, dans le cadre du bilan du grand débat, une simplification des aides. Pourquoi pas, donc ! Reste que le budget est, d'après nous et malgré vos dires, en retrait, à 800 millions d'euros. En outre, le plafond d'accès aux aides qui est prévu en privera un certain nombre de nos concitoyens.

En matière de transports, nous approuvons, bien évidemment, la reprise de la dette de la SNCF, car c'est bien la dette de l'État ainsi que nous vous l'avons dit. Elle a aussi été décrochée grâce à l'action des organisations syndicales. Toutefois, nous persistons dans notre appréciation sur la fragilité du budget de l'AFITF.

S'agissant de la transition énergétique, 5 à 6 milliards d'euros pour le développement des énergies renouvelables, c'est un montant élevé. Nous déplorons, toutefois, que cette manne d'argent public alimente pour beaucoup la « jungle » de l'initiative privée, notamment dans les domaines de l'éolien et du solaire. Ces démarches percutent d'ailleurs les élus locaux, les territoires et les populations. Ces mêmes élus locaux sont véritablement inquiets des conditions d'accompagnement financier des fermetures des centrales à charbon. À cette heure, les contrats de transition n'ont ni la consistance ni l'horizon qui permettrait aux populations et aux élus locaux de se projeter dans l'avenir.

M. Bruno Millienne. Le groupe MODEM et apparentés se félicite du tournant vert de notre fiscalité que réaffirme le PLF 2020. Il s'en félicite d'autant plus que le Gouvernement semble aborder ce tournant avec le souci constant de justice dont notre groupe a fait l'axe central, l'éthique de son action, son engagement politique. Pour être acceptée de tous, la loi doit être juste ; les mesures prises au nom de la transition écologique que les

Français appellent de leurs vœux doivent être justes. Et le terme « transition » est aussi important que celui d' « écologie », car nous ne parviendrons à cette société écoresponsable à laquelle nous aspirons que si nous prenons les mesures d'accompagnement indispensables.

Le PLF 2020 proroge le CITE en l'aménageant pour remédier à son caractère insuffisamment incitatif pour les ménages modestes, car il nécessite une avance de frais trop importante. On ne peut que se réjouir de sa transformation en prime. Néanmoins, un reste à charge limité est aussi l'une des conditions du succès du dispositif, en particulier pour les ménages modestes. Pensez-vous, madame la ministre, que les montants prévus à l'article 4 du PLF 2020 permettront réellement à ceux-ci de réaliser les travaux d'amélioration de la performance énergétique de leur habitat, compte tenu des coûts moyens souvent beaucoup plus élevés que le montant des aides ?

S'agissant du soutien aux collectivités, nous nous félicitons de l'augmentation à 300 millions d'euros du montant alloué au Fonds chaleur pour 2020, soit une augmentation de 50 millions d'euros. Nous avons milité pour une telle augmentation dès 2018. Comment comptez-vous atteindre l'objectif de cinquante à soixante communes supplémentaires de plus de 10 000 habitants par an développant des réseaux de chaleur renouvelable ? Un plan d'action est-il déjà esquissé avec l'ADEME ?

Au nom de mon collègue M. Jimmy Pahun, notre groupe avait présenté en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire un amendement, qu'il défendra également en commission des finances cette semaine, tendant à affecter à la SNSM le produit de la fiscalité du permis plaisance, dans un plafond de 4,5 millions d'euros. Je souhaiterais que vous puissiez nous assurer que cette affectation ne viendra pas amputer le budget des affaires maritimes qui finance, lui aussi, le sauvetage en mer.

Enfin, l'article 206 de la loi de finances pour 2019, adopté suite à un amendement des groupes LREM et MODEM, prévoyait que le Gouvernement présente au Parlement, en annexe au PLF, un rapport intitulé « Financement de la transition écologique : les instruments économiques, fiscaux et budgétaires au service de l'environnement et du climat » – ceux-ci permettant de supprimer à terme toute aide fiscale dommageable à la biodiversité. Qu'en est-il de ce rapport ?

M. Christophe Bouillon. Pour une fois, le Normand que je suis n'évoquera pas la ligne nouvelle Paris-Normandie, ni la situation de l'avenir des ports du Havre et de Rouen. Je concentrerai mon propos sur la catastrophe de Lubrizol. Vous l'avez dit, et chacun s'est plu à appeler à la vigilance, il ne faut pas baisser la garde. J'observe qu'en 2006, 30 000 contrôles étaient effectués sur les sites industriels à risque. En 2018, il n'y en a eu que 18 000. Cette baisse s'explique-t-elle par le fait qu'il y a moins de contrôleurs ? Y a-t-il eu un assouplissement des procédures ? Y a-t-il moins de sites classés et soumis à contrôle ? Ou bien les exploitants ont-ils nettement amélioré leurs pratiques ?

Ces contrôles permettent de s'assurer que les recommandations formulées par les services de l'État sont mises en œuvre, notamment lorsqu'il arrive des catastrophes ou des accidents majeurs sur ces sites. Le meilleur remède à la peur est la transparence. Nous savons qu'il n'existe pas de risque zéro, mais il ne doit pas y avoir de transparence zéro.

J'observe, par ailleurs, que, pour 2020, le programme « Prévention des risques » est en diminution de 12 millions d'euros en autorisations d'engagement. J'aimerais en connaître la raison. Plus précisément, l'action « Prévention des risques technologiques et des

pollutions » est en baisse de 5,6 millions d'euros. Là encore, pourquoi ? Je n'ignore pas, bien évidemment, que des choix budgétaires doivent être opérés, mais je n'oublie pas non plus que notre pays compte aujourd'hui 1 300 sites Seveso et que ces sites classés nécessitent un contrôle permanent et un retour d'expérience systématique. Vous avez répondu hier, lors de la séance des questions au Gouvernement, à nos interrogations sur les emplois consacrés à ces contrôles ; je n'y reviens donc pas. En tout cas, on voit bien qu'en la matière, l'humain est important et que la moindre des exigences serait que les services de l'État, notamment localement, soient dotés des moyens suffisants pour accomplir ces contrôles et, partant, de rassurer les populations qui vivent autour de ces sites classés. Je suis d'autant plus fondé à le dire que je vis dans une région qui a une culture industrielle et dont la population ne nourrit aucun *a priori* vis-à-vis de tels sites, qu'elle côtoie depuis des années. Or, à la suite de cet accident, on voit bien que quelque chose s'est passé et qu'il ne faut pas baisser la garde. Je ne doute pas que vous en avez conscience.

Mme Sophie Auconie. Je tiens d'abord à saluer votre engagement, madame la ministre, grâce auquel vous avez obtenu un budget en hausse, ainsi que le succès de certains dispositifs tels que la prime à la conversion ou le chèque énergie. Toutefois, pour être tout à fait objectif, il convient de nuancer cette hausse, en tenant compte de la réintégration des aides à l'acquisition de véhicules propres et de la charge de la dette de SNCF Réseau. En réalité, votre budget est stable à périmètre constant ; il n'a augmenté que parce que le cadre de votre ministère a changé.

Le Gouvernement souhaite être à la hauteur de l'enjeu environnemental. Or les moyens mis sur la table ne semblent pas suffisants pour enclencher la transformation que chacun d'entre nous appelle de ses vœux. Je souhaite ainsi appeler votre attention sur trois points.

L'ADEME, tout d'abord, devrait disposer de moyens importants pour mettre en œuvre des politiques publiques environnementales et énergétiques. Pour mémoire, la subvention versée en 2020 représentera 594 millions d'euros, alors qu'elle a été de 603 millions en 2019 et de plus de 609 millions en 2018, ce qui représente une perte de 15 millions d'euros en deux ans. Le Gouvernement prévoyait d'augmenter les fonds de l'ADEME de 720 millions d'euros par rapport à 2017, mais la réalité est que son budget baisse pour la deuxième année consécutive alors même que des missions supplémentaires pourraient lui être confiées. Comment résoudre cette équation ?

Le deuxième point concerne la place que le Gouvernement souhaite consacrer au développement de l'hydrogène pour les transports, initié par le plan Hulot. Il est seulement indiqué, à ce sujet, que l'ADEME poursuivra sa dynamique sur l'hydrogène faible en carbone dans le cadre du plan Hydrogène, mais pas grand-chose sur des indicateurs chiffrés. Comment voyez-vous les choses ?

Enfin, si l'examen de la LOM procure une visibilité sur le budget des transports, avec l'augmentation des dépenses de l'AFITF, nous ne disposons pas du budget pour 2020 établi par cette agence. Même si je sais que ce n'est pas de votre fait, ne serait-il pas cohérent d'étudier les deux budgets en même temps ?

M. Bertrand Pancher. Quand j'ai travaillé sur votre budget, j'ai pensé à Greta Thunberg, que nous avons reçue voici quelques mois, aux jeunes qui l'accompagnaient et à ce qu'ils nous ont dit : « Nous faisons confiance aux scientifiques, nous savons ce qui va nous

arriver, que faites-vous pour éviter le pire ? Comment vous faire confiance ? » Je leur ai dit : « Merci, venez nous revoir souvent et bousculez-nous ! ».

Votre budget va-t-il, ou non, incarner la rupture dont nous avons besoin dans nos pratiques et nos comportements ? Va-t-il nous permettre d'atteindre enfin nos grands objectifs annuels de réduction des gaz à effet de serre et de préservation de la biodiversité ? Si ce n'est pas le cas, met-il en place les outils pour les atteindre rapidement ? La réponse est non, madame la ministre. Non pas parce que vos efforts sont en baisse, mais parce qu'ils ne nous semblent pas à la hauteur des défis qui sont devant nous. Nous avons besoin de puissants moyens, à savoir une fiscalité verte assise sur le principe pollueur-payeur. Mais nous devons aussi la rendre acceptable, d'abord auprès des plus défavorisés, et affecter ces moyens lourds et prévisibles au changement complet de nos comportements. Si nous ne faisons pas cela, nous passerons notre temps à pleurnicher face à des objectifs non atteints et à nous sauver quand nous serons interpellés par les Greta Thunberg de demain.

Pourquoi ne pas relancer la taxe carbone ? Elle est seulement de 43,6 euros la tonne et doit atteindre 200 euros à terme. La stratégie nationale bas-carbone prévoyait une hausse de cette taxe à hauteur de 10,40 euros par an. Où en êtes-vous ? Pour être acceptée, elle doit être davantage redistributive et ne pas peser sur les ménages à bas revenus. Nous avons fait des propositions de crédit d'impôt pour ces populations ; soutenez-vous ces initiatives ? Cette taxe rapporte 8 milliards d'euros par an, elle s'ajoute à d'autres instruments fiscaux environnementaux : TGAP, contribution au service public de l'électricité, taxe sur les factures d'eau...

Les Français veulent comprendre, à travers un tableau simple, le montant des taxes qu'ils payent et à quoi elles servent : diminuer les charges pour les plus démunis et inciter à d'indispensables changements environnementaux – rénovation thermique, énergies renouvelables, dépollution, transports moins polluants. Nous réclamons ce tableau, mais aussi la trajectoire de la fiscalité future, c'est-à-dire ce qu'elle va rapporter demain. Tout le monde affirme depuis des années que les incitations financières doivent être stables dans le temps, or c'est le contraire qui est fait en matière de rénovation thermique : le dispositif change encore cette année et les aides vont être plafonnées. Tout cela est incompréhensible !

Nous avons également besoin d'importants moyens supplémentaires afin de créer des emplois, de réduire les factures énergétiques et les émissions de CO₂. Nous voulons aussi que votre ministère dispose de plus de collaborateurs pour contrôler ce que nous votons. Vous affichez des baisses de postes sur trois ans. Comment faire mieux en écologie avec moins de monde ?

Nous voulons aussi que votre ministère tienne ses engagements, notamment en matière de transports. La ligne est bonne mais je voudrais dénoncer la trahison de l'État sur la compensation totale pour les collectivités du passage de l'exonération du versement transport des entreprises de moins de 9 à moins de 11 salariés.

Enfin, votre ministère a besoin de puissants moyens pour engendrer des changements complets dans nos modes de consommation. Allez plus vite, allez plus loin, le temps presse, madame la ministre ! Sur ces plans-là, nous vous soutiendrons.

Mme Mathilde Panot. Vous savez comme moi que la situation que doit affronter l'humanité aujourd'hui est sans précédent. Vous savez comme moi que la France n'atteint pas ses objectifs en matière de climat. Vous savez comme moi que les jeunes pour le climat

d'*Extinction Rebellion* ont raison. Et si jamais vous ne le savez pas, ils seront – et pour longtemps – là pour vous l'apprendre.

Ce qui est en cause dans le problème immense que nous devons affronter, c'est l'économie capitaliste et son support pratique et idéologique : la société de consommation. Les capitalistes n'ont trouvé que cela pour tenter de rendre supportable l'injustice profonde de nos structures économiques : tenter de nous gaver pour nous faire taire. Mais se gaver de biens ou en être complètement privé n'a jamais rendu personne heureux. En tentant de survivre par la croissance continue des marchandises et des besoins absurdes, le capitalisme est en train de faire disparaître la possibilité du vivant.

Votre budget montre que vous n'avez évidemment pas compris les dimensions du problème. Vous supprimez 1 078 postes, dont près de 800 pour le ministère lui-même. D'ici à 2022, ce sont 12 % des effectifs de votre ministère qui se seront envolés en fumée – 5 000 postes en moins pour que l'État agisse efficacement face aux menaces qui sont déjà là. Peut-être pourrez-vous nous expliquer comment, après la catastrophe industrielle de Rouen que nous venons de subir, vous pouvez assumer la baisse de 13 millions d'euros entre 2018 et 2020 pour la prévention des risques ; pourquoi et comment vous justifiez que Météo-France ait déjà perdu 5 millions d'euros en dotation et 228 postes entre 2017 et 2019, et va encore perdre 95 ETP ; pourquoi le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), après avoir perdu 103 ETP en 2018 et 101 en 2019, va encore perdre 101 postes cette année ; pourquoi l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS), absolument fondamental, perdra encore 13 postes en 2020. Comment justifier cela ?

En vérité, madame la ministre, vous mériteriez une médaille, une décoration à la hauteur de votre incapacité à défendre votre ministère. (*Protestations parmi les députés du groupe LaREM.*) Si vous ne comprenez pas que le capitalisme est la condition de possibilité de la ruine généralisée, vous ne pouvez pas comprendre la nécessité de la planification écologique. Cette absence de compréhension de votre part est, pour notre peuple, une tragédie collective. Pour faire face au problème, 15 à 18 milliards d'euros par an d'investissements publics et privés manquent à l'appel. Cela montre, non seulement que le marché est inefficace pour considérer l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, mais également que vous vous montrez incapable d'assumer ces investissements vitaux pour notre avenir. La cruelle ironie de la situation est telle que vous continuez à subventionner les énergies fossiles à hauteur de 16 milliards d'euros par an. J'ai donc, pour vous, une suggestion : supprimez les 16 milliards d'euros de niches fiscales et affectez-les à la transition écologique !

La réalité, c'est que vous incarnez ou que votre monde incarne aujourd'hui une violence implacable et obéissante qui reconduit avant toute chose l'intérêt des puissances de l'argent. Le nôtre incarne, à l'image des jeunes dans la rue, la volonté inarrêtable et inintimidable de rompre en profondeur avec cette société qui produit du malheur en masse et prépare notre faim collective. Votre budget est, au regard de cette volonté concrète qui s'exprime dans le pays, une insulte à notre avenir.

Mme la présidente Barbara Pompili. Je rappelle que toutes les opinions ont le droit de s'exprimer dans cette commission. Tous les députés ont la même liberté de parole, qu'elle plaise ou non.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Comme l'a souligné Mme Zivka Park, l'une des priorités de ce budget est bien d'accompagner les Français dans la transition énergétique. Pour cela, différents dispositifs montent en puissance dans le cadre de ce budget. Le chèque énergie, notamment, permet d'accompagner les Français les plus modestes, puisqu'il a été élargi à la totalité des ménages des deux premiers déciles, soit 5,8 millions de ménages. Je pense que l'on peut saluer le fait que le taux de recours à ce chèque énergie progresse, à plus de 80 %. Nous allons, bien sûr, continuer les actions d'information pour nous assurer qu'il bénéficiera à davantage de Français l'an prochain.

Le forfait mobilités durables permettra également, en 2020, d'accompagner les Français dans leur mobilité, à travers les usages alternatifs à la voiture individuelle, en particulier le covoiturage. L'on peut se réjouir de ce que les Français qui auront recours au covoiturage ou au vélo pourront bénéficier, dès l'an prochain, d'un forfait mobilités durables exonéré de charges fiscales et sociales à hauteur de 400 euros par an.

Nous accompagnons également les ménages avec des aides à la rénovation. C'est un sujet complexe, et je reviendrai peut-être sur la transformation du CITE en prime pour les ménages les plus modestes, ceux des quatre premiers déciles, qui devra se poursuivre au cours de l'année 2021 pour les ménages des déciles 5 à 8.

Je mentionnerai encore la prime à la conversion, dont j'ai donné les chiffres dans mon intervention liminaire. C'est un grand succès, ce qui nous a conduits à rehausser notre ambition de 500 000 véhicules polluants remplacés par des véhicules propres à un million. Les 500 000 véhicules remplacés sont, en effet, déjà largement dépassés et ils devraient approcher 700 000 à la fin de cette année. Il s'agit d'un dispositif important, car il est bénéfique pour l'environnement et permet en même temps d'alléger la facture des ménages.

L'ensemble de ces dispositifs constitue l'accompagnement indispensable de nos concitoyens les plus modestes dans cette transition écologique, et notre devoir est de nous assurer que nous ne laisserons personne sur le bord de la route.

Pour répondre à Mme Valérie Lacroute, chaque groupe peut attribuer la non-conclusion de la commission mixte paritaire sur la LOM à la raison de son choix, mais que cela ne serve pas à entretenir la confusion, tout au long de nos débats, sur le financement ou non de la programmation des infrastructures. Vous avez dans ce budget, comme nous nous y étions engagés, tous les éléments sur le financement de la trajectoire, qui est exactement celle prévue dans la loi d'orientation des mobilités. Je vois vos signes de dénégation, mais les faits sont têtus, les chiffres sont les chiffres et les crédits prévus dans le projet de budget pour 2020 permettent très précisément de financer la trajectoire qui a été longuement débattue dans le cadre de la LOM.

Selon vous, les milliards de TICPE voleraient et plus personne n'y comprendrait rien. On observe effectivement une baisse du CAS « Transition énergétique », mais pour une bonne raison : il devait servir à éponger les dettes laissées par nos prédécesseurs, notamment sur la contribution au service public de l'électricité (CSPE), et leur résorption progressive permet d'alléger les dépenses du CAS de 900 millions d'euros. C'est une bonne nouvelle et cela n'affecte en rien les moyens consacrés. On peut certes jongler avec les chiffres mais, globalement, le budget est en hausse de 800 millions d'euros, étant entendu que je ne parle que du périmètre des dépenses pilotables, hors dettes et pensions, madame Sophie Auconie. Cette hausse n'intègre donc pas la prise en charge par le budget de l'État des frais financiers

liés à la première tranche de reprise de la dette de la SNCF. Vous pourrez le vérifier, je suis certaine de ce que je suis en train d'affirmer.

S'agissant des effectifs, le ministère participe effectivement, comme l'ensemble des ministères, à l'effort de réduction, à hauteur de 2 %. Cela se traduit par une baisse de 597 postes sur le budget du ministère et de 476 postes sur les opérateurs – parmi ceux-ci, la société du Grand Paris, qui était manifestement sous-dotée, bénéficiera néanmoins d'une augmentation de 200 postes afin d'accompagner les très importants chantiers qu'elle doit conduire.

Évidemment, cette réduction des effectifs suppose des actions d'amélioration de l'efficacité, notamment dans les services supports, en particulier dans les services opérationnels et peut-être parmi nos agents d'exploitation, auxquels il est demandé d'améliorer leur organisation pour rendre un service plus efficace. Je dis très clairement que, dans ce cadre, les effectifs d'inspecteurs de l'inspection des installations classées ne baisseront pas, non plus que ceux de l'Office français de la biodiversité, contrairement à ce qui avait été esquissé dans le projet de budget que j'ai trouvé à mon arrivée. Cet office a, en effet, des missions très importantes et il pourra ainsi renforcer les moyens consacrés à nos parcs naturels marins qui sont aujourd'hui sous-dotés.

Pour revenir sur le malus, je suis un peu surprise, madame Valérie Lacroute, qu'on puisse laisser penser que le Gouvernement pénaliserait les Français modestes qui achètent des petites voitures. Les véhicules qui feront l'objet d'un malus l'an prochain sont ceux qui émettent plus de 117 grammes de CO₂, soit bien plus que les petits modèles mis en vente actuellement. Je peux donc vous assurer que ce seront des gros véhicules. Nous pourrions même avoir un débat sur la nécessité de renforcer encore le malus sur les très gros véhicules, dont les ventes, en particulier de SUV, expliquent que les émissions moyennes de CO₂ ne baissent pas. On peut donc se poser des questions sur le malus, mais ce ne sont pas les petites voitures qui seront touchées dans le cadre de ce budget.

Globalement, les moyens consacrés à la rénovation énergétique des logements seront en progression, en incluant les dispositifs très efficaces des certificats d'économies d'énergie qui seront en augmentation l'an prochain : 3,5 milliards d'euros de crédits de l'État y seront consacrés. On constate aujourd'hui que le crédit d'impôt pour la transition énergétique bénéficie essentiellement, autour de 50 %, aux ménages des deux déciles les plus élevés, 9 et 10. Cela peut sembler paradoxal, car notre priorité est bien d'accompagner les Français les plus modestes dans la rénovation thermique de leur logement. Je précise que les ménages des déciles 9 et 10 pourront continuer à bénéficier des programmes de CEE, y compris des « coups de pouce », notamment pour les chaudières, l'isolation des combles, le remplacement des chauffages électriques ou l'isolation des planchers bas. Mais nous faisons le choix de concentrer les moyens de l'État sur les ménages les plus modestes. Pour ces derniers, les barèmes, sur lesquels nous avons lancé la concertation et que nous sommes en train de finaliser, permettront d'avoir un taux d'aide plus élevé que par le passé. Avec les CEE, le taux de prise en charge pourra être de 75 % pour les ménages modestes et de 90 % pour les ménages très modestes.

Pour aider également à financer le reste à charge, nous voulons simplifier et dynamiser le prêt à taux zéro (éco-PTZ), qui apporte une solution complémentaire aux ménages modestes. Nous suivrons, bien sûr, la mise en place de ces prêts. Jusqu'à présent, ces dispositifs n'ont pas bien fonctionné, mais je serai très attentive à ce que ces éco-PTZ redimensionnés puissent accompagner de façon plus efficace nos concitoyens.

S'agissant de la montée en puissance et de l'utilisation du Fonds chaleur, vous avez sans doute vu qu'avec Mme Emmanuelle Wargon, nous avons annoncé vingt-cinq mesures qui ont été travaillées avec la filière, notamment pour encourager le développement des réseaux de chaleur. Sans entrer dans le détail de ces vingt-cinq mesures, il s'agit notamment de mener une action, y compris d'information, pour encourager les villes de plus de 10 000 habitants à se lancer dans l'élaboration de réseaux de chaleur, qui permettent d'avoir une meilleure efficacité énergétique et de verdir d'un coup à grande échelle le chauffage de nombreux logements. Nous viserons également à sécuriser les investissements des collectivités. Les aides de l'ADEME seront désormais assorties d'une clause de revoyure pour prendre en charge des surcoûts exceptionnels, par exemple dans le coût des forages de géothermie, ou la perte d'un gros client qui déséquilibrerait l'ensemble du réseau de chaleur, autant de craintes manifestées par les collectivités, qui freinent l'engagement dans la réalisation de ce type de réseaux et que nous avons voulu lever dans le cadre des mesures annoncées cette semaine.

Dans le dernier PLF, un amendement a été adopté à l'initiative de la députée Mme Bénédicte Peyrol, visant à l'établissement d'un jaune budgétaire présentant les recettes et les dépenses environnementales ainsi que les dépenses défavorables à l'environnement. Ce document sera déposé d'ici à la fin de la semaine, avec l'ensemble des jaunes budgétaires. Je pense qu'il constituera une avancée importante pour y voir clair sur les recettes et les dépenses environnementales et qu'il viendra nourrir le débat, en complément de l'exercice de « *green budgeting* » sur lequel nous avons eu l'occasion de communiquer voici quelques semaines.

Monsieur Christophe Bouillon, je le redis, les effectifs ne diminuent pas, tout comme les contrôles continuent à s'exercer avec beaucoup de vigilance. L'an dernier, des sanctions ont été prises dans le cadre des inspections d'installations classées : 427 sanctions administratives ont été prononcées par les préfets, soit plus que la moyenne des cinq dernières années, qui était de 324 ; 828 procès-verbaux ont été dressés, contre une moyenne de 746 au cours des cinq dernières années. Les effectifs et la vigilance n'ont donc pas baissé. Il est vrai, en revanche, que le nombre d'inspections a baissé, à 18 196 en 2018 contre un peu plus de 20 000 en moyenne entre 2013 et 2017, ce qui s'explique notamment par la charge de travail supplémentaire des inspecteurs due à la mise en place de nouveaux dispositifs, et notamment au temps consacré à l'instruction des dossiers de plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Cette charge administrative exceptionnelle ces dernières années a empêché nos inspecteurs d'être aussi présents qu'ils avaient pu l'être précédemment. Cela renvoie également au débat que j'ai eu avec la commission équivalente à la vôtre au Sénat, au sujet des simplifications administratives que nous pouvons être amenés à prendre dans ce domaine. La priorité, à l'avenir, sera d'alléger les charges administratives qui pèsent sur les inspecteurs, afin qu'ils puissent consacrer un maximum de temps aux inspections sur le terrain.

Je pense avoir répondu au sujet des enjeux de périmètre évoqués par Mme Sophie Auconie. S'agissant du budget de l'ADEME, compte tenu de la trésorerie dont celle-ci dispose, les moyens qu'elle pourra engager l'an prochain seront supérieurs à ceux de cette année. Nous ne diminuons pas le rythme.

Par ailleurs, je suis le dossier de l'hydrogène avec une grande attention ; M. Bruno Le Maire est également convaincu de l'importance de cet enjeu pour la mobilité et, de façon générale, pour le verdissement de l'énergie. Nous pourrions vous rendre compte à une autre occasion des grands succès que remportent les appels à projets qui ont été lancés dans le

domaine de l'hydrogène. Outre les usages de l'hydrogène dans le domaine de la mobilité, que nous continuerons à soutenir, nous devons également impulser le développement de la filière, afin de couvrir l'ensemble des éléments clés, qu'il s'agisse de la pile à combustible ou des électrolyseurs. Ce faisant, nous nous assurerons que notre pays disposera bien d'une filière de production d'hydrogène vert au service des usages de la mobilité, mais aussi du secteur de l'industrie, qui en est un important consommateur.

En réponse à la question de M. Bertrand Pancher, la trajectoire envisagée pour la taxe carbone s'est heurtée à une forte incompréhension de nos concitoyens. Il serait malvenu d'envisager d'y revenir alors même qu'une très forte réaction s'est exprimée dans notre pays. Nous souhaitons que cette question puisse être abordée dans le cadre de la Convention citoyenne pour le climat, qui a été installée les 4, 5 et 6 octobre derniers. Elle se réunira encore à six reprises, afin de nous faire des propositions de mesures permettant d'atteindre nos engagements de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Il est important, en effet, que nos concitoyens puissent exprimer directement la nature de l'accompagnement ou des dispositifs qu'ils souhaiteraient instaurer, s'ils devaient nous proposer de revenir à une fiscalité carbone. Le dispositif de la taxe carbone avait été mal compris ; les dispositions qui doivent nous permettre d'être à la hauteur des enjeux de réduction des émissions de gaz à effet de serre se construisent désormais avec les Français.

Pour répondre à Mme Mathilde Panot, nous n'ouvrirons pas aujourd'hui le débat relatif aux avantages du capitalisme et à ceux d'autres systèmes, dont je n'ai d'ailleurs pas compris quelle alternative ils représentent. Il ne me semble pas juste de faire comme si notre pays n'avait pas pris de mesures fortes en matière de transition écologique et solidaire. Je rappelle que nous sommes l'un des seuls pays qui a voté l'arrêt de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures, et que nous serons l'un des seuls aussi qui fermera des centrales à charbon au cours du quinquennat. Nous sommes en train de mettre en place une révolution dans nos politiques de mobilité, afin d'accompagner nos concitoyens vers des mobilités à la fois plus faciles et plus propres. Nous voulons accélérer la rénovation thermique des logements et lever les freins. À cet égard, je n'ai pas mentionné le programme de 200 millions d'euros dont l'objet est de financer les services d'accompagnement de nos concitoyens dans la rénovation des logements. Le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, qui sera prochainement examiné ici, propose un autre modèle de consommation, dans lequel il est question de moins jeter et de développer davantage le réemploi de proximité. Ce sont donc bien là des mesures importantes, étant entendu qu'il nous faut certainement aller plus vite et plus loin. Tel est bien le sens de la convention citoyenne, qui nous fera des propositions d'ici au début de l'année prochaine, afin d'accélérer encore la transition écologique et solidaire.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je souhaite ajouter quelques points complémentaires, concernant tout d'abord le plan vélo et les moyens qui lui sont consacrés. Pour la première fois, une ligne budgétaire lui est consacrée au sein de l'AFITF. Elle s'élève à 350 millions d'euros pour sept ans ; son succès est d'ores et déjà considérable, avec plus de 150 projets bénéficiant de 43,5 millions d'euros cette année.

S'agissant des moyens attribués à l'intermodalité en général, ils consistent en une enveloppe de dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) de 500 millions d'euros pour cinq ans de la part du ministère de la cohésion des territoires. Chaque contrat de plan État-région contient une ligne dédiée aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux. En outre, 27 millions d'euros sont consacrés chaque année à l'aide à la performance pour le fret.

Je rappelle la clé de financement du canal Seine-Nord Europe, auquel je vous sais très attachés : 2 milliards d'euros sont pris en charge par l'Union européenne, qui a d'ailleurs confirmé, le 27 juin dernier, son engagement à hauteur de 50 % des études et 40 % des travaux. Cette dernière a également annoncé l'augmentation de son effort financier à hauteur de 50 %, dans le cadre de la nouvelle Commission européenne. Par ailleurs, 1,1 milliard d'euros sont pris en charge par les collectivités territoriales et autant par l'État. Enfin, un emprunt souscrit par les collectivités territoriales permet de boucler ce budget. L'objectif consiste bien à tenir l'engagement de l'État et à affecter une part de la taxe d'aménagement du territoire (TAT), tout en sécurisant évidemment les moyens de l'AFITF et la trajectoire de la LOM que nous avons mis si longtemps à construire collectivement.

Mme Zivka Park a évoqué les crédits du réseau routier national, notamment le défi que constitue sa vétusté. Elle a également parlé d'une baisse des moyens, ce qui n'est pas exact puisqu'ils passent de 800 à 847 millions d'euros. Ces moyens sont répartis entre le programme « Infrastructures et services de transports » et l'AFITF. Mme Zivka Park a, par ailleurs, bonne mémoire concernant les engagements pris par M. Bruno Le Maire à l'occasion de la loi « PACTE », au sujet de la capacité d'Aéroports de Paris à avancer les 80 millions d'euros relatifs à la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires. Tel est le sens d'un amendement gouvernemental qui visera à satisfaire cet engagement.

Mme Valérie Lacroute a évoqué la TICPE et les moyens de l'AFITF. Nous avons déjà eu une discussion au sujet du volume de répartition de la TICPE entre les différents sujets relatifs aux transports, singulièrement à l'AFITF. Néanmoins, je souhaite préciser qu'entre 2019 et 2020, l'affectation de la part de TICPE à l'AFITF est en augmentation notable, passant de 1,1 milliard d'euros en 2019 à 1,6 milliard d'euros en 2020. D'une manière générale, ce sont plus de 500 millions d'euros, toutes recettes confondues, qui sont consacrés en plus à l'AFITF par rapport à l'année dernière.

M. Hubert Wulfranc étant parti, nous n'aurons pas ici de débat philosophique sur ce qui définit un budget.

Mme Auconie a évoqué le train à hydrogène. Pour compléter les propos de la ministre, je précise que le tissu industriel est mobilisé. Vous avez connaissance de l'annonce de l'engagement de la SNCF et d'Alstom à construire ensemble quatorze trains, en réponse à une demande des régions. Nous essaierons de répondre à cette demande, notamment celle de quatre régions intéressées, rapidement. Nous tenterons de poser le cadre et le financement, à hauteur de 60 millions d'euros, d'ici à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine. Il s'agit d'une mesure importante pour qu'un train à hydrogène puisse rouler en France dans les vingt-quatre mois.

Enfin, monsieur Bertrand Pancher, je ne doute pas que le débat sur la compensation du versement transport aura lieu en commission des finances. *A priori*, concernant les principales autorités organisatrices de transport (AOT) concernées, les simulations effectuées indiquent une stabilité, voire une hausse des recettes, quand bien même les chiffres que vous annoncez sont vérifiés. Le financement de ces AOT est donc préservé.

Mme Bérangère Abba, rapporteure pour avis sur les transports terrestres et fluviaux. Je salue, à mon tour, l'augmentation des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2020, en hausse de 7,5 % en autorisations d'engagement et de plus de 9 % en crédits de paiement. C'est un signal fort à l'heure où le

Gouvernement met en place son premier budget vert et décide d'observer ses politiques publiques à travers le prisme des enjeux environnementaux.

Pouvez-vous, tout d'abord, nous préciser les conclusions de la mission de l'Inspection générale des finances (IGF) et du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) quant à l'évaluation de l'impact environnemental des crédits de la mission, et plus particulièrement du programme 203 « Infrastructures et services de transports » qui m'occupe ?

En tant que rapporteure pour avis sur ce programme et rapporteure précédemment du projet de loi d'orientation des mobilités, je souhaite vous interroger sur la traduction dans le PLF des engagements pris dans le cadre de l'examen de la LOM et vous entendre sur la programmation financière des infrastructures de transport inscrites dans son rapport annexé. Comment cette programmation se décline-t-elle pour l'année 2020, au regard du scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures, dont je salue, au passage, les travaux ?

Sans préempter le rapport du préfet M. François Philizot, dont nous brûlons tous de savoir quand nous pourrions le parcourir, pouvez-vous nous dire comment le présent budget permet d'accélérer la régénération de notre réseau ferroviaire, en particulier pour les lignes de desserte fine du territoire ? Quelles sont les perspectives d'évolution qui se dégagent pour les années à venir ? Ce PLF traduit également l'engagement pris par le Gouvernement, lors de l'examen du nouveau pacte ferroviaire, de racheter la dette de SNCF Réseau à hauteur de 25 milliards d'euros pour 2020. Pouvez-vous nous dire un mot sur les modalités de ce rachat, qui est prévu à l'article 76 du PLF, par le biais de prêts dits « miroirs » ? S'agissant de la priorité n° 4 du programme d'investissements prioritaires de la LOM sur les mobilités propres, pouvez-vous nous indiquer quelle sera la montée en charge du plan vélo à partir de 2020 ?

Mme la présidente Barbara Pompili. Je vous rappelle que nous auditionnons le préfet M. François Philizot le 17 octobre prochain. J'espère que nous aurons eu connaissance de son rapport d'ici à cette date.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis sur la protection de l'environnement et la prévention des risques. Je voudrais tout d'abord vous remercier d'avoir su faire augmenter votre budget de 2,6 % en un an.

Concernant le rapport dont je suis en charge sur la prévention des risques et la protection de l'environnement, je souligne également que le budget, de 830 millions d'euros, est stable. Cependant, madame la ministre, je souhaite appeler votre attention sur les moyens humains qui, à mon sens, ne devraient pas être soumis à la baisse des effectifs de 2 % dans deux domaines importants : la sécurité et la sûreté, eu égard aux enjeux sans précédent auxquels nous avons à faire face, par exemple avec l'incendie de Lubrizol.

Vous avez dit que les effectifs des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) sont stables, à 1 290 ETP. Néanmoins, les contrôles ont diminué depuis 2015. Vous l'avez dit, les inspecteurs font leur travail ; ils ont effectué des contrôles, et des sanctions administratives ont été prises. Toutefois, ne pensez-vous pas qu'ils pourraient avoir davantage un rôle d'accompagnement, de conseil et de suivi ? L'ensemble des sites Seveso connaît un recensement des substances dangereuses tous les quatre ans. Ne pensez-vous pas que dès la mise sur le marché d'un nouveau process industriel, avec de nouvelles substances, un contrôle devrait être automatique ?

L'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) assure, au nom de l'État, le contrôle de la sûreté nucléaire. Elle fait face, elle aussi, à des enjeux sans précédents, avec la mise en œuvre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la fermeture de la centrale de Fessenheim, le démantèlement, mais aussi les incidents constatés dans les centrales et les générateurs. Certes, le budget de l'ASN est stable mais, là encore, les emplois sont en nombre insuffisant. En outre, les missions de l'ASN sont éclatées ; elles seraient plus visibles en étant réunies au sein d'un même programme.

M. Jean-François Cesarini, rapporteur pour avis sur les transports aériens. En tant que rapporteur pour avis sur les crédits du transport aérien, j'ai souhaité faire porter mes auditions sur deux axes : la décarbonation du secteur aérien et le maillage aéroportuaire français.

S'agissant de la réduction des émissions de CO₂, l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion partage les acteurs en trois catégories. La première catégorie est celle des associations environnementales, qui considèrent que plus l'écotaxe est forte, plus les billets d'avion seront chers et moins les gens prendront l'avion. Par conséquent, elles estiment que cette taxe est très écologique – Greenpeace notamment tient ce discours. La deuxième catégorie est celle des compagnies aériennes, qui soulignent que deux d'entre elles ont déjà mis la clé sous la porte et qu'évidemment, l'écotaxe les rendra moins compétitives par rapport à leurs voisines européennes. Elles y sont donc opposées. La troisième catégorie comprend les représentants de la filière des biocarburants, qui souhaitent évidemment bénéficier du soutien nécessaire au développement d'une filière française, notamment du biokérosène.

Tous ces acteurs s'accordent sur un point : l'écotaxe telle qu'elle est actuellement leur pose problème. Les auditions ont permis de faire émerger un consensus sur une modulation de cette taxe sous forme de bonus-malus en fonction de la trajectoire des compagnies aériennes en matière de diminution des émissions de CO₂, l'idée étant qu'on ne peut pas taxer de la même manière une compagnie qui fait un effort, notamment sur le biokérosène, et une compagnie qui n'en fait pas. Seriez-vous d'accord pour examiner la possibilité de moduler l'écotaxe, bien évidemment à budget constant pour l'AFITF, afin que tous les acteurs s'y retrouvent ?

Notre maillage aéroportuaire est très dense et génère parfois des nuisances et des dépenses publiques importantes rapportées au nombre de voyageurs. Ainsi, le rapport entre le nombre de voyageurs, les nuisances sonores et l'argent public n'est pas très satisfaisant. L'objectif consiste donc à trouver des mutualisations. Nous avons vu que, dans certains bassins de vie, des solutions avaient été mises en œuvre entre différents aéroports. Il s'agit, non pas de fermer des aéroports, mais de faciliter, par certaines taxes, une mutualisation dans des bassins de vie. Qu'en pensez-vous ?

M. Adrien Morenas, rapporteur pour avis sur les paysages, l'eau et la biodiversité. Je souhaiterais vous interroger sur les effectifs dévolus aux opérateurs des programmes budgétaires 113 « Paysages, eau et biodiversité » et 159 « Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie », dont je suis chargé pour le PLF 2020. Si certains opérateurs sont consolidés, d'autres doivent s'adapter à une trajectoire d'emploi baissière, alors même que leurs missions montent en puissance. L'adaptation au changement climatique, la préservation de la biodiversité, la politique de l'eau et la protection des forêts sont des missions qui nécessitent du personnel qualifié et de l'ingénierie publique. Or, au cours des dernières années, le ministère de la transition écologique et solidaire a largement contribué à la réduction des effectifs de l'État. Quels mécanismes de péréquation

ou de consolidation des effectifs pourraient être mis en œuvre, qui permettraient de ne pas affaiblir les opérateurs concernés ?

La programmation des moyens doit également nous préoccuper. Différents acteurs de la politique de la biodiversité manquent de visibilité quant aux moyens dont ils disposent à un horizon de trois ou cinq ans. Cela est moins vrai pour les agences de l'eau, qui viennent d'entrer dans leur onzième programme avec des objectifs ambitieux. Dès lors que les enjeux liés à l'eau et à la biodiversité apparaissent étroitement associés, ne pourrait-on pas imaginer une programmation pluriannuelle des moyens consacrés à la biodiversité calquée sur les programmes des agences de l'eau, avec lesquelles, d'ailleurs, les acteurs de l'Office français de la biodiversité entretiennent des relations très étroites ? Une telle programmation serait de nature à favoriser le dialogue entre les différents acteurs et permettrait aussi un débat public devant le Parlement sur le modèle de ce qui est fait en matière d'énergie.

M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial de la commission des finances sur les affaires maritimes. L'enjeu de la pollution atmosphérique me tient à cœur et je tiens à vous féliciter d'avoir fait entrer la pollution des navires dans le champ de la réduction de la pollution que défend le Gouvernement.

Dans ce domaine, deux outils existent. Le premier est la norme. Au 1^{er} janvier 2020, le taux d'émission de fioul des navires sera plafonné à 0,5 gramme par gigajoule. À cet égard, je remercie l'exécutif d'avoir tenu bon, afin que l'Organisation maritime internationale (OMI) ne repousse pas cette échéance. Il faudra évidemment que les services du ministère puissent contrôler ce taux d'émission. Lors d'un déplacement en Martinique, j'ai constaté que les outils disponibles ne permettaient pas un contrôle effectif. Il importe que cela soit bien le cas dès le mois de janvier.

Le second outil réside dans les incitations, qui sont de plusieurs ordres. Je citerai d'abord l'électrification des ports. Vous étiez à Marseille très récemment et vous avez vu ce qu'il était possible de faire. Je défendrai un amendement tendant à réduire la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE). Quel est votre avis à ce sujet ? Existe-t-il un plan pour l'électrification à quai ?

Qu'en est-il de l'hydrogène pour le secteur maritime ? Un plan de développement est-il prévu pour cette filière d'avenir ? À mon sens, nous pourrions même devenir des champions européens en nous alliant à des pays comme l'Allemagne. En tout cas, avant de pouvoir passer à l'hydrogène, il y a le gaz naturel liquéfié (GNL). Nous avons des méthaniers qui mériteraient d'être soutenus afin que cette molécule puisse être fournie dans les ports français. Je défendrai un amendement sur l'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux (IFER), dont le forfait est trop élevé pour les petits méthaniers.

Je termine en évoquant les moyens de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). J'ai déposé, avec le Président M. Richard Ferrand et le rapporteur général, un amendement tendant à assurer son financement à hauteur de 4,5 millions d'euros. Reste qu'il faudra bien trouver comment pérenniser ce financement pour ne plus avoir à y revenir tous les ans.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Madame Bérangère Abba, deux informations complémentaires importantes sur la budgétisation environnementale, dite « *green budgeting* », vous seront apportées par la mission qui a été confiée à l'IGF et au CGEDD, ainsi que par le jaune budgétaire que je

mentionnés, qui se caractérisent par une approche différente. Le jaune continuera à compter les programmes sur la base des clés d'affectation qui étaient réputées valables pour chacune des dépenses. Ainsi, dans le jaune, dans le prolongement de ce qui se faisait jusqu'à maintenant, les crédits consacrés aux infrastructures ferroviaires sont réputés contribuer à hauteur de 10 % à la transition écologique. Ce n'est pas l'approche qui a été retenue dans l'exercice de « *green budgeting* » : on a considéré que le transport ferroviaire contribuait à la transition écologique. Nous aurons l'occasion d'expliquer à nouveau ces deux approches. Jusqu'à présent, nous disposons de peu d'éléments, mais désormais nous pourrions nous appuyer sur différentes approches complémentaires pour préparer l'exercice 2021. Je tiens vraiment à ce que nous puissions disposer, pour cet exercice, de l'éclairage sur la façon dont notre budget contribue au respect de nos engagements écologiques, notamment l'accord de Paris, mais aussi de nos engagements en matière de protection de la biodiversité. L'ensemble des entreprises et des gestionnaires d'actifs devraient en faire autant. Là encore, les périmètres ne sont pas exactement les mêmes entre le jaune budgétaire et la mission IGF-CGEDD, mais nous pourrions avoir ce débat ultérieurement.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. J'avais moi-même demandé le rapport du préfet M. François Philizot alors que j'étais député en charge du pacte ferroviaire. Ce rapport a été rendu ; il dresse un état des lieux qui constitue une base de discussion. Il a d'ailleurs été élaboré en concertation avec les régions. Cependant, il me semble que, s'agissant des petites lignes ferroviaires, le temps est à l'action, raison pour laquelle le Gouvernement a demandé que ce rapport soit suivi d'une phase de concertation opérationnelle avec les régions, de manière à produire des solutions alternatives dans les territoires. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Mme Sophie Auconie à propos de la ligne Tours-Loche et j'ai reçu la visite de M. Jean-Pierre Farandou le 5 octobre dernier, au sujet de la petite ligne entre Limoges et Brive-la-Gaillarde. Sur l'ensemble de ces sujets, nous devons nous placer dans l'action, afin de favoriser l'émergence de filières industrielles comme celle du train léger. Ce sont à la fois des solutions industrielles d'avenir, notamment pour les constructeurs européens et singulièrement pour les constructeurs français, mais aussi des solutions adaptées aux territoires et à leurs besoins. Leurs dimensions en matière de financement sont inférieures à celles que nous connaissons actuellement.

Ce rapport sera bien évidemment rendu public ; je m'étais engagé à ce qu'il soit publié avant le 8 octobre, c'est-à-dire hier... C'est raté ! Je ne doute cependant pas qu'il sera rapidement mis à votre disposition, agrémenté des éléments que je viens d'évoquer.

La dette de la SNCF s'élève à 46 milliards d'euros, dont 35 milliards d'euros repris par l'État, à raison de 25 milliards en 2020 et 10 milliards en 2022. Pour soutenir le modèle économique de la SNCF, deux règles d'or doivent être observées : d'une part, le retour à l'équilibre du groupe SNCF et de SNCF Réseau, respectivement en 2022 et 2024. D'autre part, une règle relative au ratio entre la dette et la marge opérationnelle du groupe, qui décroît ; ce faisant, celui-ci retrouve des marges d'investissement. Techniquement, la reprise de la dette fait l'objet de prêts croisés entre la Caisse de la dette publique et SNCF Réseau. L'État se substitue comme débiteur, à hauteur d'environ 770 millions d'euros par an, de manière à apurer cette dette. Cela a permis à SNCF Réseau de retrouver des marges financières et de continuer à investir plus de 200 millions d'euros par an. SNCF Réseau co-investit notamment, au travers des CPER, dans les petites lignes. Je vous propose de vous fournir une réponse précise par écrit concernant ces mécanismes, de manière à ce que nous ayons le même niveau d'information.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. J'ai eu l'occasion d'évoquer les chiffres des effectifs, des contrôles et des sanctions, ainsi que la charge, un peu exceptionnelle, qui est celle des inspecteurs en matière d'élaboration des PPRT. Cette charge devrait désormais être derrière nous ; nous aurons ensuite un autre enjeu important, puisque le comité départemental de prévention des risques professionnels (CDPRP) prescrit des mesures de protection qui sont mises en œuvre de façon insuffisamment rapide. Élaborer un PPRT, constater que des mesures de protection devraient être prises pour les habitations et mettre de l'argent à disposition, c'est bien ; que les travaux soient effectués, c'est encore mieux. Dans les réflexions de la mission d'information que vous avez mise en place ou de la commission d'enquête créée au Sénat, nous devons nous assurer de l'effectivité des mesures prévues par les PPRT.

Les inspecteurs ont un rôle de contrôle, notamment des insuffisances qui pourraient exister, mais aussi un rôle d'explicitation de la réglementation et des enjeux auprès des industriels, particulièrement lorsque ceux-ci ont des projets. Il importe de rester dans une logique où, prioritairement, l'exploitant assume ses responsabilités. Bien évidemment, dans le cadre de la législation et de la réglementation, les inspecteurs peuvent être amenés à apporter des explications à ces exploitants.

Tant que nous n'avons ni les résultats de notre enquête administrative ni les travaux de la mission d'information et de la commission d'enquête, nous devons être ouverts quant à la façon dont nous pourrions renforcer davantage notre législation concernant les installations classées.

Nos programmes d'inspection sont très cadrés, en fonction de la nature des sites. Ainsi, les sites Seveso qui présentent les risques les plus importants font l'objet d'un à quinze contrôles par an, voire davantage si des insuffisances sont constatées. Par ailleurs, des visites sont organisées en cas de plainte ou d'indices de non-conformité. Enfin, des actions « coup de poing » peuvent être menées lorsqu'une vigilance particulière est nécessaire dans un secteur donné.

L'ASN demande toujours que ses moyens soient renforcés. Nous avons été sensibles à cette demande, puisque ses moyens n'ont cessé d'augmenter. Depuis 2015, ses effectifs ont augmenté de quarante-quatre emplois ; avec deux ETP supplémentaires l'an prochain, le total de ses effectifs atteindra 435 ETP, soit une hausse de 12 % depuis 2015. Par ailleurs, l'ASN s'appuie pour ses expertises sur l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), dont les effectifs ont également augmenté de vingt personnes en 2017 et se sont maintenus depuis lors. Le plafond d'emploi de l'IRSN s'élève à 1 645 emplois. Les moyens consacrés à la sûreté nucléaire sont donc importants et en augmentation.

S'agissant des moyens de l'ADEME pour le contrôle des filières de responsabilité élargie des producteurs (REP), les directives européennes, mais aussi le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire défendu par Mme Brune Poirson, donnent un rôle important à ces filières. Le ministère et l'ADEME réfléchissent à la meilleure organisation pour les accompagner, les réguler et les contrôler. Les nouvelles filières ne se mettront pas en place instantanément, ce qui nous laisse un délai pour en assurer la montée en charge. Nous travaillons sur différents schémas reposant sur l'ADEME, sur les fédérations professionnelles ainsi que sur des analyses externes. Notre réflexion à ce sujet ne fait que commencer ; je pense que nous devons augmenter le nombre des filières soumises à la REP. Ce sera l'objet du projet de loi dont vous débattrez prochainement. Nous sommes au début de nos réflexions quant à la meilleure façon de s'organiser et aux moyens de ces contrôles.

Pour répondre à M. Jean-François Cesarini, je ne pense pas qu'il faille prendre pour argent comptant les propos des compagnies aériennes françaises, qui seraient sensiblement plus taxées que dans les pays voisins. Ces propos sont récurrents, surtout lorsque les débats se tiennent entre acteurs français et que ces derniers se comparent à ceux des Pays-Bas. Ce n'est pas le niveau des taxes et des redevances de la France qui est atypique en Europe, c'est celui, extrêmement bas, pratiqué aux Pays-Bas. J'entends les engagements de la Suède et des Pays-Bas à relever les taxes sur les billets d'avion et je m'en réjouis. Le premier pas qu'ils devraient faire serait de rejoindre les autres pays européens en la matière. J'estime que l'éco-contribution telle que nous l'avons proposée est une bonne mesure, qui ne désavantagera pas notre pavillon. Les faillites des deux compagnies aériennes, que je regrette, ne sont pas imputables à ces taxes. Des choix stratégiques hasardeux visant à diversifier l'offre vers des vols long-courriers ont été opérés par une compagnie qui, historiquement, avait développé avec succès les vols moyen-courriers. Tout ne peut pas être imputé aux taxes du secteur aérien. À cet égard, je tiens à rappeler qu'il n'existe pas de taxe sur les vols intra-européens, contrairement à ce qui est pratiqué dans le secteur ferroviaire. Quoi qu'il en soit, nous tenons à votre disposition tous les éléments de comparaison avec nos voisins. La disposition telle qu'elle a été présentée à l'issue du Conseil de défense écologique du mois de juillet est une bonne mesure, étant entendu que les Pays-Bas vont relever leur taxe sur les billets d'avion et que la Suède a annoncé son intention d'en faire autant. En outre, la veille de l'assemblée générale des Nations unies et du sommet sur le climat qui se tenait en marge de celle-ci, l'Allemagne a annoncé qu'elle relèverait également sa taxe sur les billets d'avion.

Cette mesure donne un signal qui encourage le recours à des modes plus vertueux au regard de l'environnement. Nous devons poursuivre en ce sens.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. En complément de réponse à M. Jean-François Cesarini, je précise que nous partageons l'ambition de soutenir la filière des biocarburants. Cependant, en l'état, celle-ci demeure à construire. Même si elle peut l'être relativement rapidement en France et en Europe, moduler l'écotaxe pour accompagner une filière qui aujourd'hui n'est pas encore mature reviendrait à nous priver d'une recette fiscale future. Je ne doute pas, cependant, que nous aurons prochainement une discussion relative à la modulation de la taxe.

S'agissant du maillage des aéroports, je suis totalement d'accord avec vous et j'ai d'ailleurs eu l'occasion de défendre cette position à plusieurs reprises, notamment lors des Assises du transport aérien et de l'atelier que j'y avais co-animé à ce sujet. Je distingue deux aspects. D'une part, la mutualisation et une meilleure coordination au sein des territoires, qui est très largement à la main des collectivités territoriales. Ainsi, le niveau régional assure une meilleure coordination et une forme de spécialisation de certains aéroports, ce qui permet de les rendre plus résilients à long terme. D'autre part, l'État, au travers du dispositif des lignes d'aménagement du territoire, prend sa part. Celle-ci se concrétise cette année par la mobilisation complémentaire de près de 20 millions d'euros pour accompagner ces lignes et assurer une couverture satisfaisante. Par exemple, des lignes telles que Aurillac-Paris ou Limoges-Lyon permettent aux territoires de se désenclaver par ce moyen complémentaire.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je partage avec M. Adrien Morenas l'idée qu'il serait souhaitable de donner de la visibilité aux opérateurs dans le domaine de l'eau et de la biodiversité. Nous nous y efforçons dans le cadre des contrats d'objectifs et de performance.

Quant aux moyens des parcs nationaux, j'ai évoqué la création du onzième parc, qui devrait disposer de trente agents. Ce besoin supplémentaire a été pris en compte en revenant fortement sur les diminutions d'effectifs initialement prévues pour la période 2018-2022. Ces diminutions ont été ramenées de quinze postes par an pendant cinq ans à trois postes depuis 2019, ce qui devrait permettre de dégager les effectifs nécessaires. Cinq agents assuraient d'ores et déjà la mission de préfiguration au sein de l'OFB et pourront être affectés à la création de ce parc. J'ai pris la décision de maintenir le schéma d'emplois de l'OFB, ce qui permettra notamment de renforcer les moyens des parcs naturels marins, qui étaient manifestement sous-dotés ; ils passeront de 153 à 210 ETP en 2022. Le schéma d'emplois des agences de l'eau pour 2020 prévoit une diminution de quarante postes, ce qui nécessitera, afin de préserver leurs moyens d'intervention, de travailler à des mutualisations entre agences. À ce jour, trente-six chantiers de mutualisation ont été identifiés et devraient permettre de faire en sorte que ces réductions d'effectifs n'obèrent pas les capacités d'action de ces agences.

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous en venons aux questions.

M. Yannick Haury. La filière maraîchère sous serre créée de nombreux emplois dans mon territoire de Loire-Atlantique et participe à une production locale de qualité. Les serres doivent être chauffées à 18 degrés en moyenne pour permettre des conditions correctes de culture ; aujourd'hui, seulement 10 % à 15 % des besoins de chaleur sont couverts par des énergies renouvelables. La filière est volontaire pour atteindre l'objectif de 100 % d'énergies renouvelables. Toutefois, elle peine à mobiliser des aides pour l'accompagner dans la recherche et le déploiement de solutions énergétiques adaptées aux serres. Les maraîchers serristes souffrent fortement de la hausse de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN), qui a de lourdes conséquences sur la rentabilité de leur activité. Or il faut qu'ils restent compétitifs. Ils demandent donc à bénéficier d'un délai raisonnable pour conduire leur transition énergétique. Quelles sont vos intentions pour sauvegarder la compétitivité de la filière, notamment en ce qui concerne un taux réduit de TICGN, dont bénéficient déjà certains secteurs économiques ?

M. Martial Saddier. Madame la ministre, nous inaugurerons ensemble, au mois de décembre, l'un des plus grands chantiers ferroviaires de France, à tout le moins le plus grand chantier transfrontalier : celui du Léman Express. Nous nous sommes battus pendant plusieurs décennies pour ce projet. Pouvons-nous compter sur la suite ? Vous connaissez bien la vallée de l'Arve, vous y êtes même venue. Je tenais à rappeler la nécessité de terminer ce chantier.

Par ailleurs, je voudrais souligner que votre ministère gagne des arbitrages vis-à-vis de Bercy. Ainsi, grâce au soutien actif des comités de bassin et de leurs présidents, on ne ponctionnera pas d'argent supplémentaire sur les agences de l'eau, notamment pour financer la diminution du montant du permis de chasser. Je remercie Mme la présidente de la commission pour son appui, ainsi que tous les parlementaires qui ont soutenu cet arbitrage important.

Mme Frédérique Tuffnell. Ma question porte sur le dispositif innovant de l'obligation réelle environnementale (ORE). Un rapport sur sa mise en œuvre devait être remis par le Gouvernement au Parlement dans les deux ans à compter de la promulgation de la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Ce rapport devait porter sur les moyens de renforcer l'attractivité du mécanisme, notamment les mesures fiscales incitatives ; il n'a pas été remis. Compte tenu de l'urgence à préserver les sols de toute artificialisation, et surtout de l'urgence à préserver la biodiversité, êtes-vous prêts, madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, à soutenir les amendements relatifs à

l'ORE que je propose dans le cadre du PLF 2020 ? Ces amendements, visant à rendre ce dispositif attractif, ont été adoptés en commission.

M. Matthieu Orphelin. Pour la rénovation énergétique, que pensez-vous de l'idée d'élargir la nouvelle prime aux propriétaires bailleurs, bien sûr sous condition de ressources ? Envisagez-vous, comme cela a été soutenu en commission par de nombreux groupes, de réintégrer des possibilités de crédit d'impôt pour des rénovations performantes, concernant les ménages des déciles 9 et 10 ?

S'agissant du canal Seine-Nord Europe, quelle serait la part, pour les années 2020 et 2021, de l'engagement financier de l'État d'un montant total de 1,1 milliard d'euros ? Cet engagement modifiera notablement la programmation d'investissement global.

M. Loïc Prud'homme. Monsieur le secrétaire d'État, à la fin du mois de septembre, vous indiquiez que la première partie du rapport du préfet M. François Philizot, portant sur les petites lignes ferroviaires, serait publiée avant le 8 octobre. Nous sommes aujourd'hui le 9 octobre et nous n'en avons aucune nouvelle, alors qu'il vous a été remis. Nous auditionnerons son auteur le 17 octobre. Aussi, pour la bonne tenue de nos travaux, je vous demande de nous communiquer sans délai ce rapport.

Je voudrais également vous alerter au sujet du rapport de MM. Pierre-Alain Roche et Jacques Rapoport de l'IGF-CGEDD sur la gestion du réseau des routes non concédées. Je vous ai adressé une première demande au mois de septembre, afin d'en avoir communication ; je vous ai interpellé en séance publique, lors d'une discussion générale, et je vous ai ensuite sollicité à nouveau par courrier, le 1^{er} octobre, afin d'obtenir un rendez-vous et d'avoir enfin un éclairage sur ce dossier. À ce jour, je n'ai reçu aucune réponse de votre part. Pourquoi ce rapport est-il tenu secret ?

À ce stade, et au regard du nombre de mes relances, je ne peux que conclure que vous empêchez les parlementaires d'exercer leur mandat. Monsieur le secrétaire d'État, assumez-vous l'opacité comme méthode de gouvernement ?

M. Jean-Charles Colas-Roy. Je me fais le porte-parole de notre collègue M. Christophe Arend qui reçoit des députés allemands et ne peut donc être parmi nous. Sa question porte sur les crédits ouverts du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », pour soutenir les projets de reconversion économique des territoires d'implantation des quatre centrales à charbon qui fermeront d'ici à 2022. Pourriez-vous nous indiquer l'effort pluriannuel que le Gouvernement est prêt à engager pour accompagner ces territoires ? Contrairement à d'autres fermetures de centrales intervenues par le passé, ces territoires ne disposent que d'un temps restreint pour créer des solutions de remplacement économiquement et industriellement viables. Nous devons donc nous efforcer de les accompagner dans leur reconversion. C'est pourquoi nous sommes intéressés par les éclairages que vous pourrez nous apporter à ce sujet.

Mme Nathalie Bassire. L'objectif énergétique de La Réunion, inscrit dans la PPE révisée, consiste à atteindre l'autonomie énergétique en 2030 ; il est ambitieux mais réalisable. Madame la ministre, j'aimerais connaître votre position et savoir ce que compte faire le Gouvernement pour accompagner les efforts fournis par les Réunionnais s'agissant de deux aspects de la programmation pluriannuelle de l'énergie qui sont aussi des défis pour l'île. Je veux parler d'abord des stations de transfert d'énergie par pompage (STEP), dont la durée de vie est six à huit fois supérieure à celle des batteries ; elles n'utilisent pas de métaux

rare polluants ; leur construction et leur maintenance nécessitent plus de main-d'œuvre locale. Laissez-vous aux batteries le bénéfice du dispositif « Girardin » ou bien permettez-vous aux STEP d'être concurrentielles ? C'est une technologie adaptée à notre relief et avantageuse, tant sur le plan écologique que pour le marché de l'emploi, pour un résultat identique à celui des batteries. Ensuite, en ce qui concerne notre potentiel maritime, des industriels français de l'éolien flottant s'intéressent à La Réunion. Vous joindrez-vous à eux pour qu'un parc éolien en mer d'une puissance significative soit opérationnel en 2030 au large des côtes réunionnaises ?

M. Pascal Lavergne. Nous craignons qu'en fixant l'objectif d'acheter le biométhane à 67 euros par mégawattheure en 2023, le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie n'entraîne une remise en cause brutale des mécanismes de soutien à la filière de la méthanisation. Cette baisse du tarif de rachat du biométhane de plus d'un tiers exigerait une réduction drastique des coûts de production, ce qui ne paraît pas faisable d'ici à 2023, horizon fixé par la nouvelle PPE. Elle entraînerait un arrêt massif des projets, notamment de ceux qui sont engagés par des éleveurs. Dans ma circonscription, certains s'interrogent beaucoup à cet égard, car leurs ressources produisent moins d'énergie que celles des céréaliers. Le secteur de l'élevage en France risque donc de se retrouver à nouveau pénalisé, puisque seuls les gros projets industriels ou ceux qui émanent de céréaliers conserveront une faisabilité économique dans ce contexte.

M. Jean-Pierre Vigier. Madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais tout d'abord vous remercier et saluer la qualité du travail réalisé par vos services, car vous avez tenu vos engagements en ce qui concerne le démarrage des travaux pour la création d'une déviation dans mon territoire.

Je suis un peu plus soucieux s'agissant du contenu du rapport de M. François Philizot. Dans ma circonscription, je suis confronté à la fermeture, annoncée pour 2020, de la petite ligne des Cévennes. La région va apporter 10,5 millions d'euros pour faire des travaux urgents afin de la maintenir ; malheureusement, l'État est totalement absent de cette démarche de réhabilitation et de maintien de cette ligne. Comment allez-vous financer ne serait-ce que les travaux de mise en sécurité de petites lignes comme celle-ci ?

Mme Sophie Auconie. Je me fais, cette fois, la porte-parole de MM. Guy Bricout et Stéphane Demilly.

Une remarque auparavant, madame la ministre : dans la réponse que vous venez de me donner, vous avez parlé du budget du ministère, alors que je faisais, quant à moi, référence à celui de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », puisque ce sont les seuls chiffres dont nous disposons. Nous ne sommes donc pas d'accord – mais nous aurons l'occasion d'en reparler.

J'en arrive à la remarque de MM. Guy Bricout et Stéphane Demilly. Le Gouvernement et les collectivités des Hauts-de-France viennent enfin, après pas moins de sept ans de négociations, de trouver un accord pour le financement du canal Seine-Nord Europe. Cet accord devrait être concrétisé par un amendement gouvernemental au sein du PLF, visant à mobiliser les ressources additionnelles nécessaires, soit 1,1 milliard d'euros versés au budget de l'AFITF. Vous pouvez, bien sûr, compter sur MM. Guy Bricout et Stéphane Demilly pour prêter la plus grande attention au sort de cet amendement. Le PLF 2020 marque ainsi une très belle nouvelle étape d'un projet extrêmement structurant pour les Hauts-de-France.

Mme la présidente Barbara Pompili. Pas pour tous les Hauts-de-France, ni pour tous les habitants de la région ! Excusez-moi pour cette remarque, mais le sujet me perturbe... Tout le monde, dans les Hauts-de-France, n'a pas forcément cette position, si respectable soit-elle – de même d'ailleurs que la position opposée.

Mme Nathalie Sarles. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État ; elle concerne la méthode, sachant que celle-ci a également un impact sur les budgets à venir et sur les transports. Comment pouvons-nous, nous, députés, être mieux informés, ou en tout cas travailler davantage de concert avec nos préfets de région concernant les CPER 2015-2020 ? Les délais sont très serrés et nous n'avons pas d'information ; en tout cas, c'est ainsi que les choses se passent dans la région Auvergne-Rhône-Alpes. La conséquence en est que nous manquons aussi d'informations sur les budgets à venir, alors qu'il est absolument indispensable de les connaître. Par ailleurs, que se passera-t-il si certaines des actions prévues dans les CPER 2015-2020 n'ont pas été réalisées ? La question se pose notamment à propos de l'axe de la RN7, qui concerne à la fois la région Bourgogne et la région Auvergne-Rhône-Alpes.

M. Gabriel Serville. La continuité territoriale est un service public essentiel au renforcement de la cohésion nationale entre l'Hexagone et les territoires d'outre-mer. Or, tandis que les prix des billets d'avion au départ de l'Hexagone sont continuellement orientés à la baisse, la situation est tout autre pour les outre-mer. Outre le sentiment d'injustice qu'elle fait naître chez les résidents, qui n'ont souvent d'autre choix que de se rendre dans l'Hexagone pour bénéficier des services publics non disponibles dans leur territoire, cette situation participe à l'enclavement et à l'éloignement de la plupart des outre-mer et s'apparente à une entrave à la libre circulation sur le territoire national. Vous avez entériné l'idée d'augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion et d'affecter le produit de cette augmentation à l'AFITF. Ne pourrait-on pas envisager d'affecter un petit pourcentage de ce produit au financement de la continuité territoriale outre-mer ? Il s'agirait là d'une mesure de solidarité nationale et d'égalité d'accès aux services publics. Nous avons déjà proposé cette mesure lors des débats sur la loi d'orientation des mobilités. Je pense qu'elle mérite vraiment d'être étudiée.

M. Fabien Di Filippo. Madame la ministre, monsieur le secrétaire d'État, vous avez annoncé 350 millions d'euros sur sept ans, dont 43,5 millions d'euros cette année pour le plan vélo. Nous avons entendu beaucoup de choses sur ce plan, il y a eu beaucoup de communication, mais si on rapporte le montant annoncé à ce qu'il permettra de réaliser concrètement, on s'aperçoit qu'il représente 2 à 3 kilomètres de pistes cyclables neuves par département. Quoi qu'il en soit, comment s'assurer que nous aussi, dans la ruralité, nous bénéficierons de ces crédits pour des projets qui, d'un point de vue sportif, touristique et même scolaire, peuvent avoir un réel intérêt ? Par ailleurs, et dans la mesure où il n'y a pas de mobilité durable sans mobilité sûre, pourquoi les moyens de protection des automobilistes, cyclistes et motocyclistes ne sont-ils pas considérés comme des produits de première nécessité, donc assujettis à un taux de TVA réduit ? La question se pose d'autant plus que la limitation de la vitesse à 80 kilomètres par heure n'a pas produit les effets escomptés et qu'il y a bien d'autres moyens d'œuvrer pour la sécurité des mobilités.

M. Ludovic Pajot. Un aspect de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » est quasiment occulté, celui de la promotion de l'hydrogène comme source alternative d'énergie. Après l'annonce, en juin 2018, d'un plan spécifique dédié à l'hydrogène, on aurait pu espérer davantage d'ambition en la matière. Cette source d'énergie, actuellement issue essentiellement du gaz naturel, présente de nombreux avantages,

notamment pour les véhicules électriques équipés d'une pile à combustible. Ces derniers sont plus performants que les véhicules équipés de batteries, tant en termes d'autonomie que de recharge. L'Agence internationale de l'énergie indique dans un rapport que le moment est venu d'exploiter le potentiel de l'hydrogène si l'on veut jouer un rôle clé dans un environnement énergétique propre, sûr et sécurisé. La Californie vise ainsi 1 million de véhicules électriques à hydrogène à l'horizon 2030 ; c'est aussi une priorité nationale au Japon et en Corée. Alors que beaucoup de pays dans le monde investissent davantage que la France dans l'hydrogène, comment comptez-vous rattraper ce retard ?

M. Alain Perea. Le grand gibier – sangliers, cervidés et autres – pose de graves problèmes et cause des dégâts importants, bien sûr à l'agriculture mais aussi à la sylviculture, sans compter les retards importants qu'il entraîne pour la SNCF. La situation est telle que le Premier ministre nous a confié il y a quelques mois, au sénateur M. Jean-Noël Cardoux et à moi-même, une mission sur les dégâts commis par le grand gibier. Parmi nos propositions figure l'idée d'une taxe s'appliquant aux terrains non chassables. Actuellement, seuls les terrains chassables contribuent, au travers d'une taxe à l'hectare qui a été généralisée par la loi créant l'Office français de la biodiversité. Dans le but de lutter contre les dégâts de grand gibier, que penseriez-vous d'une généralisation aux terrains non chassables de la taxe à l'hectare, étant entendu que son produit serait dirigé vers l'OFB ou l'État, et non pas vers les chasseurs ?

M. Jean-Yves Bony. Le Gouvernement annonce une dotation budgétaire de plus de 41 millions d'euros pour l'Office français de la biodiversité, qui devrait voir le jour le 1^{er} janvier. L'opérateur est issu, je le rappelle, de la fusion de l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS). Derrière cet engagement budgétaire, il s'avère que plus de 1 700 emplois pourraient être supprimés à terme. Pourriez-vous nous en dire plus sur la réalité de ce chiffre ?

M. Jean-Marc Zulesi. La démarche France mobilités, qui profite avant tout aux territoires, a montré toute sa pertinence. Elle pourrait être le véritable levier opérationnel de ce que j'appellerai le « service après-vote » de la loi d'orientation des mobilités. Quelle est votre ambition quant à cette démarche tout à fait innovante, à l'écoute des territoires, et qui est avant tout au service de ceux qui innovent et proposent des solutions pertinentes pour nos concitoyens ?

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Yannick Haury, la filière maraîchère sous serre fait partie de la sphère agricole : à ce titre, elle bénéficie d'un remboursement partiel de la TICGN. La question du taux ne se pose pas réellement puisque, après application du remboursement – qui sera d'ailleurs augmenté en 2020, passant de 15 000 euros à 20 000 euros par exploitation et par période de trois ans –, le tarif de TICGN sera de 0,119 euro par mégawattheure, contre 8,45 euros par mégawattheure pour l'usage en combustible classique. Certes, nous utilisons un mécanisme de remboursement, mais il n'en demeure pas moins que la filière bénéficie bien, de fait, d'un taux extrêmement réduit. Par ailleurs, comme vous le savez, le Gouvernement a renoncé aux hausses de fiscalité, notamment de fiscalité carbone, qui avaient été envisagées précédemment. Enfin, le secteur peut bénéficier des certificats d'économies d'énergie, et je l'invite à en tirer parti. De fait, les actions destinées à réaliser des économies d'énergie ont déjà eu un important écho dans la filière, puisque 3 millions de mètres carrés de serres sont équipés de systèmes de chauffage performants, et 7 millions de mètres carrés, d'ordinateurs climatiques. Il me paraît donc important de conjuguer les remboursements de

TICGN, qui conduisent de fait à un taux très réduit, et le financement, à travers les certificats d'économies d'énergie, des actions renforçant l'efficacité énergétique.

Madame Frédérique Tuffnell, la loi pour la reconquête de la biodiversité a effectivement prévu la remise d'un rapport sur le déploiement des obligations réelles environnementales, dispositif novateur qui lie le droit privé et la protection de l'environnement, et doit favoriser l'engagement citoyen en faveur de la biodiversité. Nous avons été amenés à différer la remise du rapport pour avoir un meilleur recul sur l'utilisation du dispositif. En effet, les premières ORE n'ont été signées qu'en 2018, et on en compte seulement une dizaine pour le moment. Il s'agit toutefois d'un dispositif important, sur lequel nous devons continuer à travailler, comme sur tout autre dispositif susceptible de nous permettre de tenir nos engagements en matière de réduction de l'artificialisation nette et de reconquête de la biodiversité. Pour l'élaboration de mécanismes de ce type, associant les acteurs privés à la protection de l'environnement, je suis convaincue qu'il va falloir faire preuve d'imagination. La Caisse des dépôts et consignations, par exemple, travaille beaucoup sur le financement de la préservation de la biodiversité. Quoi qu'il en soit, nous devons accélérer. L'année 2020 sera d'ailleurs très riche en événements en lien avec la biodiversité ; je pense au congrès de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), mais aussi à la quinzième conférence des parties (COP15) sur la biodiversité. Ce sont là autant d'occasions de faire preuve de créativité et d'avancer.

Monsieur Matthieu Orphelin, le CITE n'était pas ouvert aux propriétaires bailleurs, effectivement, et nous sommes en train de réfléchir à ce qu'il en sera en 2021 dans le cadre du nouveau dispositif, puisque le CITE est transformé en prime. À cet égard, nous laissons pour l'instant l'ANAH monter en régime, mais l'idée me semble intéressante, notamment pour accompagner la sortie des passoires thermiques, ce qui est un enjeu très important – non seulement du point de vue de la consommation énergétique, mais aussi dans la perspective de remédier à la précarité de ceux de nos concitoyens qui y vivent et d'améliorer leur qualité de vie. Pour ce qui est de permettre aux ménages des déciles 9 et 10 de bénéficier à nouveau de crédits d'impôt pour effectuer des rénovations globales, je sais qu'il y aura des débats sur le sujet. Celui-ci doit être envisagé dans le cadre global des dépenses supplémentaires qui pourront être décidées par les députés, sachant que l'enveloppe des ressources prévues dans le projet de loi de finances pour 2020 n'est pas extensible à l'infini. Cela dit, autant on peut penser que les ménages des déciles 9 et 10 sont en mesure d'assumer le coût d'opérations de rénovation assez simples – pour lesquelles ils bénéficient d'ailleurs des certificats d'économies d'énergie –, autant il est vrai que la question se pose pour les travaux plus lourds. Mais, je le répète, les ressources dont nous disposons ne sont pas infinies.

Monsieur Jean-Charles Colas-Roy, nous devons être exemplaires dans l'accompagnement des salariés et des territoires concernés par la fermeture des quatre centrales à charbon. La loi relative à l'énergie et au climat prévoit d'ailleurs des dispositions à cette fin. En outre, un travail important a été engagé, notamment par Mme Emmanuelle Wargon, pour mettre en œuvre des projets de territoire. Pour ce qui est des ressources financières, 40 millions d'euros d'autorisations d'engagement sont prévus dans le budget 2020 pour l'accompagnement des territoires en question.

Madame Nathalie Bassire, je partage votre avis : c'est un bon choix d'utiliser, quand cela est possible, des STEP à la place de batteries. Il faut effectivement se pencher sur la défiscalisation, et nous allons le faire. L'éolien flottant est, lui aussi, une technologie que nous souhaitons promouvoir. Il faut s'assurer que l'on s'oriente vers des prix satisfaisants. Si c'est bien le cas et si, par ailleurs, les études techniques montrent que l'opération est possible à

La Réunion, je pense que ce serait une bonne solution, étant entendu que, de manière générale, dans toutes les zones non interconnectées, il faut accélérer le développement des énergies renouvelables.

En ce qui concerne le rachat du gaz issu de la méthanisation, monsieur Pascal Lavergne, le montant de rachat de 67 euros, qui avait été envisagé dans le projet de PPE soumis à consultation, est effectivement bas. Nous étudions la manière dont on pourrait atténuer la baisse du prix, au moins les premières années. Je partage donc votre préoccupation.

S'agissant de l'hydrogène, je voudrais compléter ce que j'ai dit. Sans revenir de manière détaillée sur les axes du plan Hydrogène qui a été annoncé à l'été 2018, je rappellerai que ses objectifs sont à la fois de créer une filière de production d'hydrogène décarboné, de développer le stockage de l'hydrogène dans les zones non interconnectées et d'utiliser le vecteur hydrogène, notamment dans les transports.

Trois appels à projets ont été lancés pour soutenir la phase d'amorçage du déploiement de l'ensemble de la filière industrielle. Premièrement, il y a eu, en 2018, l'appel à projets « écosystèmes de mobilité hydrogène », destiné à soutenir les flottes captives à hydrogène décarboné. Sur les vingt-quatre dossiers déposés, onze ont été présélectionnés et seront accompagnés. Un nouvel appel à projets est envisagé d'ici à la fin de l'année, compte tenu du succès rencontré par le premier. Deuxièmement, il y a l'appel à projets qui concerne la production et la fourniture d'hydrogène décarboné aux consommateurs industriels : 50 millions d'euros sont prévus à ce titre, dans le cadre du programme d'investissements d'avenir. La sélection des projets est en cours. Troisièmement, en juillet 2019, un appel à projets a été lancé pour la production d'énergie hors réseau, notamment dans les zones non interconnectées. Il s'agit, par exemple, de développer des démonstrateurs de solutions propres pour la production d'énergie hors réseau. Il faut vraiment que nous nous assurions, à travers ces appels à projets et ceux qui les suivront, d'avoir des acteurs français présents sur toute la chaîne de l'hydrogène décarboné, qu'il s'agisse de ses applications ou de la production d'hydrogène vert.

Monsieur Alain Perea, la réduction des dégâts de gibier est une priorité pour le Gouvernement, vous le savez. Plusieurs des mesures figurant dans le rapport de votre mission parlementaire, telle l'interdiction du nourrissage, ont été adoptées dans la loi du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité. Les dégâts de gibier ont un coût de l'ordre de 50 millions d'euros par an à la charge des fédérations de chasseurs. La réforme du permis de chasser, qui a conduit à proposer un permis national à 200 euros, permet de faciliter la mobilité des chasseurs et de responsabiliser les fédérations départementales. La contribution à l'hectare a déjà fait ses preuves dans certains départements. Cette contribution peut être modulée par les fédérations : elles pourront ainsi mettre à contribution plus fortement ceux de ses adhérents qui n'ont pas suffisamment agi pour prévenir les dégâts de gibier.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. Je voudrais tout d'abord rassurer M. Matthieu Orphelin s'agissant du financement du canal Seine-Nord Europe : le 1,1 milliard d'euros en question était bien prévu. Il restait à établir les modalités du financement par l'État. À cet égard, ce dont nous discutons à présent, c'est le « tuyau budgétaire » entre la taxe d'aménagement du territoire et le projet de canal. Il s'agit bien d'un financement supplémentaire, qui n'était pas intégré dans la trajectoire de la LOM ni dans les

moyens affectés à l'AFITF. Cette trajectoire et ces moyens sont sanctuarisés dans le dispositif que nous allons proposer par voie d'amendement gouvernemental.

M. Loïc Prud'homme a visiblement dû nous quitter. Je souhaitais lui dire que nous avons déjà évoqué le rapport du préfet M. François Philizot, en réponse à la question de Mme Béragère Abba. Quant à la transparence, je suis précisément celui qui avait demandé au Gouvernement, à travers un amendement, de se livrer à un exercice de transparence concernant non seulement l'état des petites lignes, mais leur coût. S'agissant du transfert, ou plutôt de l'hypothèse d'un transfert de tout ou partie du réseau routier national, j'avais bien précisé en séance, à l'époque, à l'adresse de Mme Valérie Rabault et de quelques-uns des députés ici présents, qu'il n'existe aucun projet de transfert systématique du réseau routier national aux collectivités territoriales, pour la bonne et simple raison qu'elles ne le demandent pas et qu'il n'est pas dans les intentions du Gouvernement de procéder ainsi.

En ce qui concerne la ligne des Cévennes, monsieur Jean-Pierre Vigier, il y a deux aspects distincts. D'une part, des travaux ont été décidés en urgence par la région Auvergne-Rhône-Alpes ; comme vous le savez, ils n'étaient pas inscrits dans le CPER. D'autre part, s'agissant de la partie occitane de la ligne, comme pour les petites lignes dans leur ensemble, des solutions seront proposées à la suite du rapport de M. François Philizot « augmenté », si je puis dire.

Madame Nathalie Sarles, un mandat a été donné au préfet de région pour préparer les modalités des futurs contrats de plan État-région, qui s'inscrivent dans une logique de différenciation. Vous avez raison, les infrastructures n'y figurent pas, non seulement pour la raison que vous avez évoquée de la sous-exécution des crédits budgétaires, mais aussi parce que, s'agissant de ces infrastructures, l'échéance a été repoussée de 2020 à 2022, de manière à ce que 70 % à 80 % des travaux envisagés aient été effectués. Parmi ceux-ci figurent d'ailleurs ceux de la RN7, que vous avez évoqués. L'objectif est bien d'avoir fini les 10 kilomètres de mise à deux fois deux voies d'ici à la fin de la génération actuelle de CPER, sachant qu'une partie de l'équation budgétaire reste à résoudre pour la partie sud de la RN7.

Monsieur Ludovic Pajot, la ministre vous a déjà répondu à propos de l'hydrogène. Tout à l'heure, j'ai moi-même précisé que 60 millions d'euros seraient consacrés par l'État au train à hydrogène.

Monsieur Jean-Marc Zulesi, vous avez participé de façon active et dynamique à la démarche France mobilités. Vous avez raison de dire qu'il faut entamer une nouvelle phase, en l'occurrence la projection dans les zones rurales, où cette démarche a toute sa place. D'ici à la fin de l'année, nous devons stabiliser la gouvernance et décliner l'action concomitamment à la mise en place des bassins de mobilité. Je sais que vous continuerez à nous y aider.

Monsieur Gabriel Serville, s'agissant des tarifs des billets d'avion, les études menées par les services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) montrent que, de manière générale, et malgré leur forte saisonnalité, les prix au kilomètre pour les liaisons entre la métropole et l'outre-mer sont plus bas que pour les liaisons internationales de distance comparable, en raison de la concurrence qui existe sur ces axes. J'essaierai de vous transmettre très prochainement par écrit des éléments plus précis.

Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire. Je termine par une bonne nouvelle pour la mobilité durable, qui me tient toujours à cœur. Nous

avons lancé un appel à manifestation d'intérêt pour les programmes de certificats d'économies d'énergie relatifs à la mobilité : nous avons reçu soixante-deux propositions. Nous trouverons là, certainement, de nouveaux leviers pour accompagner les projets de mobilité durable, notamment France mobilités.

M. Jean-Marc Zulesi. Excellent ! Voilà effectivement une bonne nouvelle !

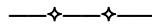
M. Bruno Millienne. Ceux qui sont partis avant la fin ont eu tort !

Mme Sophie Auconie. C'est déjà Noël, en effet !

Je voudrais ajouter que, de l'avis de plusieurs d'entre nous, M. le secrétaire d'État incarne ce que nous appelions tous de nos vœux, le Président de la République comme les parlementaires, c'est-à-dire l'acte II du quinquennat : une autre façon d'envisager les relations avec les parlementaires de tous bords. Cette approche constructive est très importante.

M. Bruno Millienne. *Standing ovation* pour M. le secrétaire d'État !

Mme la présidente Barbara Pompili. Quel hommage ! D'une manière générale, je crois que nous pouvons être satisfaits de la qualité des échanges entre nos ministres et la commission – je sais que ce n'est pas forcément le cas partout.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 9 octobre 2019 à 16 h 40

Présents. - Mme Béragère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Yolaine de Courson, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. Pascal Lavergne, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Sandrine Le Feur, M. Patrick Loiseau, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, Mme Claire O'Petit, M. Matthieu Orphelin, M. Ludovic Pajot, Mme Mathilde Panot, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Gabriel Serville, Mme Frédérique Tuffnell, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Ericka Bareigts, Mme Béragère Couillard, M. David Lorion, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi

Assistaient également à la réunion. - M. Saïd Ahamada, M. Pierre Cordier, M. Fabien Di Filippo, Mme Virginie Duby-Muller, M. Bertrand Pancher, M. Jean-Pierre Vigier